

ПРАВЛЕНИЕ МУРМАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

А. АРНОЛЬДОВ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ КОЛОНИЗАЦИЯ
в
КАРЕЛЬСКО-МУРМАНСКОМ КРАЕ

ПО МАТЕРИАЛАМ РАЗРАБОТАННЫМ
КОЛОНИЗАЦИОННЫМ ОТДЕЛОМ
◇◇◇ ПРАВЛЕНИЯ ДОРОГИ ◇◇◇

ЛЕНИНГРАД
1925

ПРАВЛЕНИЕ МУРМАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

А. АРНОЛЬДОВ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ КОЛОНИЗАЦИЯ
в
КАРЕЛЬСКО-МУРМАНСКОМ КРАЕ

ПО МАТЕРИАЛАМ РАЗРАБОТАННЫМ КОЛОНИЗАЦИОННЫМ ОТДЕЛОМ ПРАВЛЕНИЯ ДОРОГИ



ЛЕНИНГРАД 1925

Ленинградский Гублит № 18554. Тираж 600 экз. — $8^{1}/_{2}$.

Гос. учебно-практ. школа-тип. им. т. Алексеева. Ленинград. Красная, 1.

Содержание.

приятий дороги. Лесной Отдел (Желлес). Лесозаготовки 1923—24 года. Лесосечный фонд и корневая стоимость древесины. Размеры фактической заготовки 1923—24 г. Суммы корневой стоимости, поступившие в колонизационный фонд. Лесосечный фонд и корневая стоимость в 1924—25 г. Сравнительный характер лесозаготовок в 1923—24 и 1924—25 операционных годах. Управление рыбо-звериными промыслами (Желрыба). Назначение Желрыбы. Результат работы Желрыбы. Программа лова и сбора рыбы путем товарообмена на 1925 г. Вспомогательные мероприятия по снабжению рыбаков и рабочих железной дороги. Прочие мероприятия Желрыбы. Горнопромышленные предприятия дороги.

III. Значение колонизационных работ Мурманской железной дороги и ее вспомогательных предприятий.

Закрепление в районе дороги постоянного кадра сотрудников. Переселенческое дело. Значение, так называемого, обратного переселения. Вопрос размещения переселенцев по колонизуемой территории. Значение ссудной помощи переселенцам. Значение вспомогательных промышленно-коммерческих предприятий дороги. Значение работы Желлеса. Значение работы Желрыбы. Значение Желрыбы, как органа, способствующего колонизации. Культурно-экономическое значение работы Желрыбы.

IV. Основные предпосылки предстоящей колонизационной работы в Карельско-Мурманском крае.

Основные соображения. Дальнейшее направление переселенческого дела. Обеспечение переселенцев заработками. Подбор переселенцев. Схема переселенческого дела. Основы развития промышленного производства. Конъюнктурные условия лесопромышленности. Крупная—товарная древесина. Конъюнктуры использования мелкой нетоварной древесины. Возможности использования нетоварной древесины в промышленном производстве. Полезные ископаемые. Вопрос использования озерных железных руд. Полевой шпат, кварц и слюда. Нефелиновый сиенит. Магне-

тит — железная руда. Необходимость развития не только добывающей, но и обрабатывающей промышленности.

V. Финансирование и организация предприятий Мурманской железной дороги по развитию промышленности.

Средства промышленных предприятий дороги. Необходимость и целесообразность передвижки части денежного колонизационного фонда в промышленные предприятия. Организация лесопромышленных предприятий. Организация „Желлеса". Организация „Желрыбы". Вопрос использования недр и гидроэнергии. Строительное дело. Организация „Желстроя". Предприятия Мурманской железной дороги, как промышленный комбинат. Организация переселенческого дела в связи с промышленным производством.

VI. Соотношения между Правлением Мурманской железной дороги и другими центральными и местными органами.

Разносторонность колонизационной и промышленной работы дороги. Руководящая роль Севзапэкосо как планового органа, согласующего работу разных учреждений. Колонизационная Комиссия Севзапэкосо. Необходимость урегулирования соотношений между Колонизационной Комиссией Севзапэкосо и Правлением дороги. Желательная и целесообразная схема соотношений между Севзапэкосо и Правлением Мурманской железной дороги. Ответственность Правления дороги. Взаимоотношения Правления с местными органами АКССР и Мурманской губернии. Сотрудничество с рациональным распределением функций, как основа взаимоотношений между Правлением дороги и Севзапэкосо.

Введение.

Связь работы железных дорог с экономикой их районов.

Железные дороги являются настолько сложными предприятиями, настолько многочисленные и разнообразные стороны жизни и государственного хозяйства они захватывают, что всегда и неизбежно оказывают самое реальное и многообразное влияние на экономику прорезываемых ими районов.

В странах с развитой промышленностью железные дороги являются обыкновенно **чисто транспортными предприятиями.** В странах, где промышленность и хозяйство мало развиты, где население недостаточно, железные дороги **косвенно или прямо создают производство и промышленность или способствуют ее зарождению и развитию.**

Экономическое и, в частности, колонизационное значение железных дорог в дореволюционной России.

До революции железные дороги в России были в основной своей массе по преимуществу только транспортными предприятиями. Но уже и в то время влияние построенной Сибирской магистрали на экономическое оживление огромных территорий за Уралом воочию показало, что железные дороги в условиях нашего хозяйства никак не могут рассматриваться только как транспортное предприятие. В последнее десятилетие перед войной и революцией Министерство Путей Сообщения, главным образом под воздействием Переселенческого Управления, сооружает несколько дорог пионерного значения главным образом для того, чтобы включить в хозяйственный оборот всей страны некоторые непроизводительные районы, обещавшие стать высоко производительными, будучи заселены и привязаны к железнодорожной сети. Такова, например,—Кулундинская жел. дорога, а также Амурская.

В дни мировой войны вопросы колонизации отошли на задний план. Но, когда наступил период мирного советского строительства и восстановления потрясенного и расшатавшегося государственного хозяйства, когда одновре-

менно стала выявляться в очень интенсивных формах временно приостановившаяся тяга крестьян к переселению, вопрос колонизации выдвинулся во всю его ширь и стал реально, жизненно актуальным.

Железные дороги, как колонизационный фактор в СССР.

Разрешение колонизационных вопросов стало нельзя отодвигать на задний план. Но разрешение их по дореволюционной схеме переселенческого дела было уже невозможно. Свободных земель, годных **непосредственно** для заселения перемещающимися массами, больше не было. Свободными оставались и остаются пространства огромные, но не культурные. Строительство путей сообщения, главным образом железных дорог, выдвинулось в качестве основы колонизации тех свободных и достаточно обильных природными запасами и производственными силами пространств, включение которых в хозяйственный оборот страны мыслится необходимым для улучшения финансов и рассчетного баланса нашего государственного хозяйства.

Но это положение, теоретически бесспорное, оставалось и остается только теоретическим, поскольку не наступила еще возможность широкого железнодорожного строительства в районах, которые нужно приобщить к экономической жизни. Тем более следовало использовать для колонизации, а через нее и для экономического развития те районы, которые так или иначе имели уже магистральные пути. К таким районам относится прежде всего, конечно, Карельско-Мурманский край, прорезанный во время войны Мурманской железной дорогой.

Колонизационное значение Мурманской железной дороги.

В 1922 году было учреждено Правление Мурманской железной дороги. Силою вещей и по определенному смыслу Положения о Правлениях железных дорог, Правления являются органами не только для технического урегулирования и руководства деятельностью дорог, как транспортных предприятий, но и для участия в работе по экономическому укреплению и развитию обслуживаемых дорогами районов.

Край, по которому пролегает Мурманская железная дорога, заключает в себе значительные запасы природных богатств и производительных сил. **Реализация народно-хозяйственных ценностей за счет этих запасов, через приложение к ним труда, являлась задачей несомненно первоочередной.**

Крайне слабая населенность района дороги, т.-е. всего Карельско-Мурманского края и — нужно это признать — крайне низкая степень культурности имеющегося в этом районе населения, создавали совершенно отрицательные условия для экономического развития края. Даже техническая работа железной дороги на первых порах встретила на своем пути такие затруднения **в недостатке** рабочей силы, что для преодоления их нужно было, как известно, прибегать к принудительному привлечению на дорогу служащих и рабочих (штрафные, принудительные командировки). Недостаток, а местами полное отсутствие производства продовольственных продуктов, тяжелые жизненные условия, отсутствие на местах хотя бы немногих культурных центров, отрезанность отдаленных северных участков дороги от рынков и от культурного мира,—все это делало техническую работу дороги, как транспортного аппарата, невероятно трудной и мало производительной. Для облегчения дальнейшей своей технической работы и для самого существования дорога должна была стать органом проведения в крае культурной работы, основою которой являлась, как это можно заключить из сказанного, **колонизация края.** Именно **в плоскости колонизационной деятельности** должна была осуществиться возложенная на Правление дороги задача: развивающе действовать на экономику ее района.

Пионерно-колонизационная роль и значение Мурманской железной дороги к 1922 году получила широкое признание.

Положение о колонизации Карельско-Мурманского края.

Но нужны были средства, а отпускать их государство по бюджетным условиям не могло. И тогда Правлением Мурманской железной дороги была выдвинута мысль о замене государственной денежной дотации на дело колонизации предоставлением дороге значительной территории, чтобы дорога эксплоатировала эту территорию и на получаемые через это средства могла проводить колонизационную работу. Такое предложение в условиях нашей страны возбуждалось впервые. Но правильность и целесообразность предлагаемой меры была ясна, дело говорило само за себя. Однако в виду новости такого вопроса, он был подвергнут очень детальному достаточно длительному обсуждению. Много доводов было высказано за и против этого

предложения. Но тем основательней проработан вопрос.

В результате последовало 25 мая 1923 года особое положение СТО о колонизации Карельско-Мурманского края и в силу этого Положения Мурманская железная дорога получила в свое распоряжение почти совершенно неиспользованную территорию около 3.000.000 десятин для эксплоатации и колонизации.

Таким образом, дорога в законодательном порядке получила возможность реализовать средства на колонизационную работу и достаточно широкую арену для того, чтобы развернуть эту работу.

Мурманская железная дорога правительственной властью признана пионерно-колонизационной.

I

Принципы и задачи колонизационной работы Мурманской железной дороги.

Принимая на себя выполнение колонизационных задач в Карельско-Мурманском крае, Правление Мурманской железной дороги давало себе ясный отчет о сложности предстоящего пути. Предстоявшие работы должны были прежде всего быть **увязанными с народнохозяйственными нуждами** в широком масштабе всего государственного хозяйства и экономической политики СССР. Одновременно эти работы должны были быть **согласованными с интересами** и нуждами краевого хозяйства Карельско-Мурманского края.

Задачи колонизации с точки зрения народно-хозяйственных интересов.

В современных условиях строительства колонизация мыслится не столько как социально экономический процесс, сопряженный с передвижением народных масс на новые места и возникновением в связи с этим хозяйственной работы на заселяемых территориях, сколько как **действие государственного аппарата, регулирующего в соответствии с государственными нуждами возникающие в массах стремления к перемещению.** В основе колонизационной работы дореволюционного периода лежало переселение — „переселенческое дело“.

Отход избыточного крестьянского населения из малоземельных районов смягчал, как казалось, остроту аграрного вопроса, оттягивая опасность, постепенно сгущавшуюся над частным землевладением.

Конечно, разрежение населения малоземельных районов и само по себе может быть чисто экономической мерой, когда оно имеет в виду взять из малоземельных районов избыточную в сельском хозяйстве (при недостатке земли) трудовую силу, пропадающую непроизводительно (по той же причине), и использовать ее производительно в других районах — в сельском хозяйстве или индустриальном

производстве. С этой точки зрения разрежение населения в малоземельных районах может быть принципом или одной из целей колонизационной работы и в условиях советского строительства.

К сожалению этому противостоят условия реальности. Нет таких свободных, годных к немедленному сельско-хозяйственному использованию земель, которые могли бы, как в 1906—1910 годах, принимать на себя сельско-хозяйственное избыточное население. Недостаточно развито индустриальное производство, которое могло бы поглотить избыточную в сельском хозяйстве трудовую силу.

Увеличение производительной территории, как основной принцип колонизации.

Отсюда следует, что колонизационный процесс может быть направляем, следуя экономическому принципу, только **в сторону увеличения производительной территории.** Это задача — не малая. Оживленные трудом, пустующие, подлежащие колонизации, территории могут дать в оборот народного хозяйства колоссальные количества сырья, которое, если не может быть целиком использовано в нашей обрабатывающей промышленности (поскольку для этого она еще недостаточно развита), то будет ценнейшим обменным фондом для торговли с за-границей и получения из-за рубежа нужной нам индустриальной продукции и притока капитальных средств.

Таким образом, **основной задачей колонизационной работы при данных условиях может и дожно быть всестороннее, по возможности, развитие в малоэксплоатируемых, преимущественно окраинных районах сельско-хозяйственного (в мере возможности по природным условиям) и промышленного производства.** Само собой разумеется, что это должно произойти на основе увеличения населения в таких районах, **но лишь в той мере, в какой в каждый отдельный период требуется здесь известное количество трудовой силы для выполнения определенных производственных задач.** Без полного и строгого координирования этих моментов (развитие производства, с одной стороны, и переброска трудовой силы в порядке переселения с другой) могут создаться и в колонизируемых районах избыточные, не находящие применения трудовые силы, без пользы сюда переброшенные, непроизводительно пропадающие и ложащиеся экономически и морально на ответственность государства. **Переселение,** как таковое, получает

не доминирующее, а служебное значение — **оно есть средство, а не цель,** оно является только одним из элементов колонизационного процесса.

Задачи колонизации с точки зрения интересов краевого хозяйства Карелии и Мурманского края.

Что касается интересов Карельско-Мурманского края, то в отношении поднятия и укрепления производства в крае заинтересованность последнего в колонизации совпадает с заинтересованностью в этом всего государственного хозяйства и железной дороги. **Для Мурманской губернии важно увеличение заселенности, как таковое, но лишь при условии, конечно, создания одновременно источников заработка и существования для добавочного населения,** и лишь параллельно и не в ущерб улучшению условий труда и хозяйства местного населения.

Карелия же заинтересована, во-первых, в обеспечении землей в прилегающих к линии железной дороги районах той части населения, которая испытывает недостаток земли и заработков на месте проживания в отдаленных, глухих местностях Республики. Во вторых, Карелия выдвигает и принцип национального подбора засельщиков района дороги, находя, что среди них гражданам карельской национальности должно быть дано значительное место. Это пожелание, вполне понятное с точки зрения общественной политики в отношении национальных меньшинств, вполне согласуется с интересами колонизации района дороги и по существу; карельское население, приспособившееся к местным условиям, конечно, является наиболее желательной частью трудового колонизационного контингента.

Организация труда в развивающемся производстве.

Процесс переселения, в результате которого в колонизуемых районах получается добавочное население, как сказано, должен быть подчинен потребности на трудовую силу. Следовательно, организуя и проводя переселение, государственный аппарат должен предварительно или параллельно **организовать и самое производство.**

Этот принцип диктуется, как обязательный, также и общей политикой **планового** построения хозяйства в СССР.

Таким образом, второй главной частью и **задачей колонизационной работы является организация всякого рода предприятий по промышленному использованию природных ресурсов**

колонизуемого края и проведение всякого рода мер, облегчающих и рационализирующих сельско-хозяйственное производство.

Развивающееся производство, как фактор роста населенности.

Пределы возможного развития производства в каждом данном районе объективно определяются наличностью природных рессурсов и экономическими конъюнктурными условиями, — вернее комбинацией этих двух определяющих факторов. Если природные рессурсы в данном районе достаточны, а экономические конъюнктуры благоприятны (полный спрос на продукцию производства, достаточно удобный и дешевый транспорт ее, приемлемая для потребителя цена и проч.), то развивающееся производство в свою очередь начинает служить фактором дальнейшего роста населенности. При этом роль государственного аппарата, ведущего, по общим директивам, плановое хозяйство, сводится к установлению постоянного равновесия между населенностью, наличием природных рессурсов и производительных сил, технических средств на производство и финансирующим производство капиталом.

Обязательность гибкости колонизационной тактики

Вполне понятно, что производственная работа в любом районе находится всецело в подчинении ряду многообразных конъюнктурных влияний. Тем более это нужно отнести **к колонизующимся районам,** где **в самом процессе колонизации** непрерывно создаются новые условия, входящие в комплекс конъюнктурных влияний и так или иначе их видоизменяющие. Комплекс конъюнктурных влияний становится в таких случаях особенно сложным, слагаясь как из внешних общих конъюнктур, так и из конъюнктур внутренних. При такой сложности этого комплекса становится особо трудным учет влияния его составных частей, тем более осложняется задача и обязанность ведущих колонизационную работу органов. Но тем не менее этот учет обязателен, — иначе опасность нарушения того равновесия, о котором выше сказано, неизбежно грозит потрясением, а может быть и срывом всей системы и планомерности колонизационной работы.

Отсюда следует, что колонизационная тактика и методы колонизационной работы должны быть гибкими, легко приспособляющимися к условиям и потребностям того или другого периода данных работ, той или другой стадии их.

В соответствии с этим колонизационный аппарат должен быть способным в каждый отдельный момент или период перейти к таким приемам техники, которыми наиболее быстро и верно достигается результат, намеченный как задача момента, вытекающая из конъюнктурной обстановки и диктуемая верно учтенными и правильно оцененными потребностями.

Отсюда же вытекает **неизбежность и обязательность целесообразного маневрирования техническими и финансовыми средствами, имеющимися в распоряжении данного аппарата на колонизационную работу, в целях наиболее выгодного с народнохозяйственной точки зрения использования конъюнктур данного момента.**

Согласованность изложенных принципов с директивами руководящих центров.

Все эти принципы, принятые Правлением Мурманской железной дороги при проведении им колонизационных работ в Карельско-Мурманском крае, всецело согласованы с директивами руководящих центров. Точка зрения ближайшего в отношении Правления руководящего органа — НКПС в этом деле выявлена совершенно определенно. Им признана правильной колонизационная ориентировка Правления при проведении Положения о колонизации Карельско-Мурманского края. Колонизационная роль и значение Мурманской железной дороги Народным Комиссариатом Путей Сообщения также признаны вполне и настолько, что возникает мысль о возложении такой же пионерно-колонизационной роли на другие железные дороги, находящиеся в аналогичных с Мурманской железной дорогой условиях. Идея **железнодорожной колонизации становится вполне актуальной, и возможно, что недалеко то время, когда она должна будет проводиться в жизнь.**

Относительно точки зрения Народного Комиссариата Земледелия РСФСР сомнений нет. Как основные идеи, положенные в основу колонизационной работы Мурманской железной дороги, так и самая практика этого дела встретили со стороны Наркомзема полную и всестороннюю поддержку. Объективно это свидетельствуется утвержденными Наркомом Земледелия Правилами по проведению колонизационно-переселенческих мероприятий на предоставленной железной дороге территории (утвержден. Наркомом Земледелия 28 октября 1924 г. — 12 февраля 1925 г.).

В „тезисах по колонизации Севера Европейской России“, вместе с тезисами по колонизации Поволжья, Юго-востока и Сибири, выработанных Государственным Колонизационным Институтом в Москве и являющихся сводкой взглядов и интересов на это дело различных ведомств, вполне подтверждается правильность и жизненность формулированных в настоящей главе принципов, которым должна следовать колонизационная работа. Не имея возможности привести здесь целиком эти тезисы [1]), нельзя, однако, не отметить, как наиболее ярко подтверждающее изложенные выше мысли, следующее:

а) Необходимость усиления экономического и укрепления финансового положения страны побуждает в скорейшем времени приступить к наиболее полному и рациональному использованию лесных богатств Севера, имеющих то преимущество, что они находятся близко к местам вывоза за-границу и вблизи единственно свободного выхода России на океанские пути; скорейшее расширение эксплоатации этих лесных богатств невозможно без увеличения контингента наличного населения Севера (тезисы 1 и 2 по колонизации Севера).

б) Для осуществления цели развития эксплоатации рессурсов Севера должны быть всемерно привлекаемы и всякого рода государственные и кооперативные организации; во всяком случае должно быть оказано всемерное содействие самодеятельности населения (тезис 9 по колонизации Севера).

в) Особую, но совершенно необходимую задачу в общем плане колонизации должны составлять заботы об отдельных местных национальных группах, поскольку они являются вместе с тем и наилучшим колонизационным элементом для освоения отдельных районов. Эти заботы должны выразиться в мерах, направляемых к поднятию их культурного уровня, к укреплению и развитию их хозяйств (тезис 14 по колонизации Сибири).

Из этих главных руководящих положений можно видеть, что **в основу колонизационной работы Мурманской железной дороги, или, вернее, в основу конструкции и направления**

---

[1]) Они напечатаны в „Трудах Государственного Колонизационного Научно-Исследовательного Института“, т. I, стр. 342—355. Москва. 1924 г.

этой работы, положены принципы, вполне согласованные с директивными указаниями руководящих центров.

II

Реальная работа Мурманской железной дороги по колонизации

Реальная работа Мурманской железной дороги по колонизации в пределах предоставленной дороге территории была развернута по двум линиям: по линии чисто колонизационной—переселенческой и по линии организации вспомогательных предприятий, деятельность которых направлена на развитие промышленного производства.

Подробное изложение результата работ дороги по колонизационной—переселенческой линии интересующиеся найдут в изданном дорогой обзоре ее деятельности под общим наименованием „Работа Мурманской железной дороги за 1922—23 год“ и в особом отчетном издании „Год колонизационной работы Мурманской железной дороги“ (изд. 1925 г. Ленинград, стр. 1—227). Здесь же приходится ограничиться лишь краткими справками, характеризующими сущность этой работы.

Организация переселения; отвод переселенческих участков.

Как изложено выше, в основу колонизационной работы нужно было положить в первую очередь устройство в крае известного количества ищущих здесь приложения труда колонистов, которые должны получить на месте водворения возможность постоянной оседлости и ведения того или другого хозяйства. В этих целях были произведены сначала изыскания, а затем и технические работы по отводу участков для водворения переселенцев. Результат этих работ в 1922—23 и 1923—24 операционных годах выражается следующими цифрами.

Годы.	Отведено.		
	Число отводов (участков).	Их площадь в гектарах (земли всей).	Число семей, на которое отведено земли
1922—23	11	660	117
1923—24	61	6.500	544
Итого	72	7.160	661

2

Хозяйственное назначение отводимых переселенческих участков.

В основу землеотводных работ были положены, с одной стороны, обследования объективных естественных свойств тех местностей, где формировались участки и, с другой организационно-хозяйственные данные и соображения, по которым намечался в каждой местности тип переселенческого хозяйства, возможный по естественным условиям и целесообразный в данной экономической обстановке. Поэтому при формировании каждого участка (как для группового пользования, так и для участкового, т.-е. хуторского или отрубного) имелся в виду тип того хозяйства, которое на нем может быть организовано наиболее целесообразно. Соответственно с этим весь фонд сформированных в 1923—24 году участков распределяется по назначению для хозяйства различного типа следующим образом:

Категории хозяйств.	Наименование участков.	Площадь удобной земли.		Число семей, на которое отведено участки.		Гектаров удобной земли на 1 семью (в среднем).
		Гектаров.	%	Семей.	%	
1	Усадебные места в пристанционных рабоче-промышленных поселках,—лишь для постройки жилых помещений, без всякого сельского хозяйства	78	1,3	225	41,4	0,34
2	Участки для промысловых и рабочих хозяйств с сел.-хоз. производством, как второстепенным и незначительным	439	7,4	72	13,2	6,10
3	Участки для хозяйств, источником для существования которых являются промыслы: лесной, рыбный, охота и т. п., а также и сельско-хозяйствен. производство .	1.071	18,0	80	14,7	13,38
4	Участки для животноводческих хозяйств, лишь зимой занятых не сельско-хозяйствен. промыслами .	4.350	73,3	167	30,7	26,04
	Итого	5.938	100%	544	100%	—

Отсюда видно, что преобладающая масса **земель, отводившихся в переселенческие участки** в 1923—24 году, предназначена для таких переселенцев, которые должны отдать свою трудовую силу в сельско-хозяйственное производство.

Из всей отведенной в участки площади для таких переселенцев предназначено почти три четверти (73,3%). Около четверти (25,4%) предназначено для хозяйств смешанного типа, в которых трудовая сила должна разделяться в той или другой пропорции между сельско-хозяйственным производством и различными промыслами. Лишь очень небольшая часть (1,3%) предназначена для обеспечения переселенцев только местом для постройки жилища и небольшого приусадебного хозяйства на земле (огороды), которое будет исключительно подсобным, так как главным заработком таких переселенцев будет работа в транспортных и промышленных предприятиях дороги и других учреждений и организаций (разные службы на транспорте, лесопильные заводы, ремонтные работы, строительные и т. п.).

Тот переселенческий или колонистский **контингент**, на который рассчитаны сформированные отводы, должен распределиться по тем же хозяйственным группам несколько иначе, что также видно из приведенной таблицы. На сельско-хозяйственное производство предполагается использовать около одной четверти (30,7%) той трудовой силы, которая привлекается на отведенные участки. Немного больше четверти ее (27,9%) пойдет в комбинированное производство — сельско-хозяйственное и промыслово-промышленное. Около двух пятых (41,4%) этой трудовой силы должны быть использованы исключительно в промышленном и техническом производстве.

Заселяемость участков. При обсуждении вопроса о предоставлении Мурманской железной дороге территории для колонизации неоднократно высказывалось сомнение в том, что найдутся желающие переселяться на Мурман, и опасения, что образованный для переселенцев фонд не будет заселяться и окажется „мертвым фондом“.

Действительность не оправдала этих сомнений и опасений.

Вот цифры, свидетельствующие, что фонд переселенческих участков, образованный на территории Мурманской железной дороги, не остается „мертвым“, а заселяется.

Ход зачисления и водворения переселенцев. В 1922—23 и 1923—24 г.г., как показано в предшествующей таблице, было сформировано переселенческих участков на 661 семью. На 1 октября 1924 года из этого количества было зачи-

слено за переселенцами 307 семейных наделов или долей, оставалось свободными 354 доли. Но в течение первых двух кварталов текущего года (1924–25) беспрерывно шли в колонизуемые районы ходоки для выбора и зачисления участков. В результате, свободных, незачисленных участков остается всего только 79. Но и этот остаток объясняется не тем, что участки не пригодны для заселения или не достает желающих переселиться. Наоборот, число желающих переселиться в Мурманский край во много раз превышает это количество остающихся свободных участков. Зачисление продолжается и в настоящее время, но к этому приходится относиться осторожно по мотивам подбора переселенцев, наиболее годных для использования их трудовой силы в колонизуемых районах.

Но зачисление — это одно, а фактическое водворение, другое. Зачисление дает переселенцу только право в течение года перейти и водвориться на участок. Для суждения же об успешности дела важен факт водворения. Однако, и эта сторона дела оказывается вполне успешной. На 1 мая 1925 года число уже водворившихся на участках переселенцев определяется в 458 семейств с 1824 лицами обоего пола.

Распределение переселенцев по местам их выхода.

Теперь представляется интересным посмотреть, как распределяется по местам выхода зачисливший за собою переселенческие участки колонистский или переселенческий контингент. Это видно из следующих цифр:

Районы, из которых вышли переселенцы.	Число семей переселенцев, за которыми зачислены участки.			
	В 1923—24 операцион. году.	С 1 января 1924 г. по 1 мая 1925 г.	Итого.	%
1. Карельско-Мурман. край.	135	79	214	36,8
2. Северные губернии [1]	32	19	51	8,8
3. Приозерный район [2]	30	47	77	13,2
4. Остальные районы СССР.	116	124	240	41,2
Итого.	313	269	582	100%

[1] Архангельская, Северо-Двинская и Вологодская.

[2] Новгородская, Псковская, Ленинградская, Череповецкая.

Таким образом, среди переселенцев, зачисливших за собой участки, преобладают наиболее приспособленные к жизни и хозяйству в суровых условиях северной природы. Переселенцы этой группы, соединяющейся из трех первых категорий таблицы, составляют большинство — 58,8% всех переселенцев. Обращает на себя внимание то обстоятельство, что из этих 58,8%—36,8%, т.-е. большая часть приходится на выходцев из различных районов Карельско-Мурманского края, преимущественно, если не исключительно, карелов по национальности. Северные и приозерные губернии дали 22% зачислившихся в колонизуемых районах переселенцев. Остальные 41,2% приходятся на выходцев из различных районов СССР. Эта категория переселенцев значительна, главным образом, потому, что на отводившиеся участки зачислялись уже живущие в крае железнодорожные рабочие и служащие, которые пожелали осесть в районах их работы на постоянное и прочное жительство и хозяйство.

В первый период работы удовлетворить это стремление железнодорожников, ждавших момента отвода колонизационных участков не один год, представлялось совершенно необходимым, что и осуществлено. В будущем, конечно, данная категория переселенцев значительно уменьшится в числе.

Постройка домов. Насколько прочно и устойчиво может быть водворение переселенцев, сказать пока трудно. Однако же есть один признак, имеющий объективное показательное значение — это постройка домов. Постройка жилья на месте водворения, конечно, должна рассматриваться как показатель определенного решения переселенца прочно обосноваться и осесть на месте водворения. На 1 мая 1925 года, из 458 семей водворившихся на участках переселенцев, 391, т.-е. 85,4% уже приступили к постройке домов, из коих не менее половины уже совершенно закончены и обитаемы, а большая часть остальных будет закончена до зимы текущего года.

Расположение переселенческих поселков. Все 72 участка, емкостью на 661 переселенческое хозяйство—семью, расположены в 21 пункте, где они образуют отдельные группы, довольно разнообразные по числу сосредоточенных в них участков, по их общей площади и по емкости, т.-е.

по числу семей, для водворения которых сформированы участки. Это видно из следующей таблицы:

Пункты, около которых образован земельный фонд.	Число участков.	На сколько хозяйств.
Ст. М.-Гора	4	144
Ст. Сегежа	6	63
Раз. Надвойцы	4	25
Ст. Парандово.	2	18
Ст. Олимпий	3	9
Ст. Лоухи.	8	41
Раз. № 45.	1	1
Раз. Кереть.	4	42
Ст. Чупа	9	53
Ст. Кандалакша	3	65
Ст. Пинозеро	3	24
Ст. Зашеек	1	10
Раз. Белый	4	33
Ст. Хибины	3	68
Ст. Имандра	4	18
Раз. Куна	1	2
Раз. Лапландия	2	2
Ст. Пулозеро	3	21
Ст. Тайбола	2	4
Раз. Шонгуй	3	7
Ст. Кола	2	11
Итого	72	661

Таким образом, за первый период работ население организовано не сплошь по всей территории, но отдельными сосредоточениями или сгустками. Более подробная характеристика отдельных заселяемых пунктов, которые

перечислены в приведенной таблице, дана в изданном Правлением Мурманской жалезной дороги отчете за 1923—24 год [1]).

Ссудная помощь.

При организации работ по водворению переселенцев в колонизуемых районах дороги было принято во внимание, что для первых переселенческих кадров, являющихся колонизационным ядром,—для первых пионеров, приходящих в суровый северный, а в значительной части даже полярный край, необходимо оказать по возможности значительную материальную помощь. Поэтому, из средств, которые с 1 октября 1923 г. по ст. 15 Положения СТО о колонизации Карельско-Мурманского Края начали поступать в денежный колонизационный фонд, были назначены довольно значительные суммы на выдачу переселенцам денежных и материальных ссуд. Эти выдачи производились переселенцам на постройку домов, на обзаведение производственным инвентарем и на производство некоторых хозяйственных работ на отведенных переселенцам участках.

Выдача денежных и материальных ссуд.

В течение 1923—24 года выдано в ссуды наличными деньгами 40.005 руб., а строительными и лесными материалами, живым и мертвым инвентарем на сумму 49.493 руб.—всего 89.498 руб. Сумма эта была выдана 173 хозяйствам водворившихся переселенцев.

Выдача ссуд в первые два квартала текущего 1924—25 года, т. е. с 1 октября по 1 мая, выражается в следующих цифрах:

Районы водворения и устройства переселенцев.	Выдано ссуд (в рублях)			В среднем на одно водворенное хозяйство приходится.
	Деньгами.	Материалами.	Всего на сумму.	
I район—Ст. М. Гора—ст. Олимпий .	22.450,14	3.724,79	26.174,93	156,73
II „ —Раз. Сосновец—Пояконда .	14.268,89	10.101,47	24.370,36	206,52
III „ —Раз. Ручьи—ст. Пинозеро . } VI „ —Ст. Зашеек—ст. Кола .	31.138,00[1])	14 611,15	45.749,15	290,76
ИТОГО . .	67.857,03	28.437.41	96.294,44	217,86

[1]) Год колонизационной работы Мурманской железной дороги, Ленинград, 1925 год, стр. 145—154.

[1])) До 1 апреля III и IV районы разделены еще не были и составляли один—III район. Поэтому в таблице данные по III и IV району представлены одной общей для районов строкой.

Опытное дело; агробазы. В предшествующем изложении показаны главные части работы дороги по переселению. В цикл таких работ входят кроме того, как вспомогательные мероприятия—осушительные работы, корчевальные и отчасти дорожные. Как меры, способствующие хозяйственному устройству переселенцев на местах водворения, ведутся сельско-хозяйственные опытные работы на двух полях на Кольском полуострове (Хибинское и Кольское опытные поля) и организация двух агробаз, являющихся племенными скотоводческими рассадниками и семенными хозяйствами [1]).

Работа хозяйственно-коммерческих предприятий дороги. Из вспомогательных предприятий Мурманской железной дороги к колонизационной работе имеют ближайшее отношение Лесной Отдел и затем Управление Рыбо-Звериными промыслами — „Желрыба".

Лесной Отдел (Желлес). Лесозаготовительная работа Лесного Отдела является осуществлением задач по развитию промышленности в колонизуемом районе и ближайшим образом способствует расширению эксплоатации в промышленных целях естественных богатств края.

В 1922—23 годах заготовки леса велись еще не Лесным Отделом, а Лесозаготовительной Частью Хозяйственного Отдела, и имели лишь чисто хозяйственное значение для дороги, мало касаясь интересов и задач колонизационной работы.

Совершенно иное положение создалось с 1 октября 1923 года,—срок, с которого по Положению СТО в денежный колонизационный фонд начала поступать вся корневая стоимость за древесину, отпускаемую лесопользователям с лесосек на предоставленной железной дороге территории. С этого времени лесозаготовительные операции Мурманской железной дороги обслуживают интересы колонизации, особенно в той части этих работ, в какой они ведутся на лесосеках в пределах железнодорожной колонизационной территории, — хотя и не на денежный колонизационный фонд, а на средства НКПС. Эти лесозаготовки обслуживают колонизационные потребности как со стороны финан-

[1]) Сущность, порядок и результат этих вспомогательных работ изложены в упоминавшемся выше отчетном издании Правления Мурманской железной дороги „Год колонизационной работы".

сирования (поступление средств в денежный колонизационный фонд), так и со стороны организации производства в крае с использованием в нем трудовой силы колонистов-переселенцев.

Результат работы Лесного Отдела в 1923—24 году может быть кратко очерчен следующими цифровыми справками (более подробные данные об этом публикуются в общем отчете дороги за 1923—24 год).

Лесозаготовки 1923—24 года.

По производственному плану на 1923—24 год к заготовке силами Лесного Отдела было назначено 77.500 куб. саж. дров, 77.000 шт. бревен и телеграфных столбов, 506.000 шт. шпал, 8.000 шт. мостовых брусьев и 8.750 шт. переводных брусьев. В переводе на кубатуру все это количество выражается (в округлении) в 95.000 куб. саж., причем 77.500 куб. саж. или 81,1% приходилось на дрова и 17.275 куб. саж. — 18,9% — на деловые лесоматериалы.

Лесосечный фонд и корневая стоимость древесины.

Лесосеки для выработки всего этого материала были получены дорогой из лесов на всем ее протяжении от Ленинградской губернии до Мурманска. Распределение полученного лесосечного фонда для операции 1923—24 года видно из следующей таблицы:

РАЙОНЫ ЛЕСОСЕК.	В отведенных Лесному Отделу лесосеках на 1923—24 год древесины в куб. саженях.					
	Дровяной.		Деловой.		ВСЕГО.	
	Куб. саж.	%	Куб. саж.	%	Куб. саж.	%
Ленинградская губ.	18.475	24,6	7,299	19,1	25.774	22,7
Новгородская „	4.526	6,0	2.400	6,2	6.926	6,1
Череповецкая „	2.368	3,2	1.015	2,6	3.383	3,0
Кар. Республ. (вне территор. Мурм. жел. дор.)	18.4[illegible]1	24,6	10.134	26,3	28.555	25,2
На территории Мурманской жел. дор.	31.249	41,6	17.621	45,8	48 870	43,0
ИТОГО	75.039	100%	38.469	100%	113 508	100%

Приведенное в таблице распределение лесосечного фонда, полученного дорогой на операции 1923—24 года, ясно показывает, что **центр этих операций переносится на предоставленную дороге территорию.** На этой территории преимущественно развивается лесозаготовительная деятельность Лесного Отдела; значительная часть заготовок,— 43,0 % по всей сумме и, в частности, 45,8 % по сумме заготовки деловой древесины — производилась на территории дороги.

Стоимость древесины, полученной Лесным Отделом в Ленинградской, Новгородской и Череповецкой губерниях — 229.943 рубля, в Карельской Республике из лесов вне территории Мурманской жел. дор. — 209.991 руб. и на территории дороги 351.743 руб.

Таким образом, суммы, внесенные Лесным Отделом за древесину (корневая стоимость), распределялись в процентном отношении так:

В средства трех названных губерний . .	29,1 %
„ „ Карельской Республики . . .	26,5 %
В денежный колонизационный фонд . . .	44,4 %
Итого.	100%

Размеры фактической заготовки 1923—24 г. Фактическое выполнение заготовки леса Лесным Отделом в 1923—24 году по сравнению с заданием производственного плана представляется следующими цифрами:

Название материалов.	Количество по заданию производ. плана	Заготовленное количество	%% исполнен. планового задания
Дрова—куб. саж.	77.500	76.678	98,9
Шпалы—штук	506.000	645.095	127,5
Бревна и телеграфные столбы—штук	77.000	251.947	327,2
Брусья—штук	16.750	12.469	74,4
Сумма в переводе на куб. саж.	95.000	104.461	110%

Таким образом, в итоге работы плановое задание выполнено на 110%. Но сверх того заготовлено еще 4.647 куб. саж. балансов и пропсов, —чем % исполнения в конечной сумме повышается по кубатуре до 115% планового задания.

Суммы корневой стоимости, поступившие в колонизационный фонд. Размер денежных взносов корневой стоимости за заготовки Лесного Отдела на территории дороги в денежный колонизационный фонд выразился в 1923—24 году, как сказано, в 351.743 р., что было самым крупным вкладом корневой стоимости в этот фонд, что видно из следующих цифр.

В 1923—24 году поступило в денежный колонизационный фонд корневой стоимости древесины, отпущенной из лесосек на предоставленной Мурманской железной дороге территории (рубл.).

От лесозаготов. орган. Мурм. ж. д. (Лесной Отдел)		От Северолеса		От Севзаплеса		От прочих потребителей		Итого	
Рубл.	%	Рубл.	%	Рубл.	%	Рубл.	%	Рубл.	%
351743,61	73.2	88432,92	18,4	32559,17	6,8	8082,83	1,6	480818.53	100

Отсюда видно, что почти три четверти (73,2%) всего поступления в денежный колонизационный фонд с эксплоатации лесов предоставленной Мурманской железной дороге территории **получено благодаря работе Лесного Отдела**. Прочие лесозаготовители, в числе которых состоит такое крупное предприятие как Северолес, дали в этот фонд все вместе втрое меньше, чем лесозаготовительная организация дороги. Не нужно думать, что этому благоприятствовали какие-либо преимущественные права Мурманской железной дороги на леса в пределах предоставленной ей территории: наоборот по ст. 8 Положения СТО от 25 мая 1923 года права Северолеса и Петролеса (теперь Севзаплес) на эксплоатацию лесов на территории дороги сохраняются за ними полностью. Эти организации **экономически** не могли конкурировать с организацией дороги и потому должны были

уступить ей в лице ее Лесного Отдела главенствующее положение в деле эксплоатации лесов на территории дороги.

Лесосечный фонд и корневая стоимость в 1924—25. г.

Эти данные представляется возможным дополнить еще и следующими, относящимися уже к текущему операционному году—1924-25 г.

Работа Лесного Отдела в текущем году развивается на лесосечном фонде, состав и размер которого виден по следующим цифрам.

РАЙОНЫ ЛЕСОСЕК.	В лесосеках 1924—25 г. древесины куб. саж.						Корневая стоимость.	
	Дровяной.		Деловой.		ВСЕГО.			
	Куб. Саж.	%	Куб. Саж.	%	Куб. Саж.	%	Руб.	%
Ленинградская, Новгородская и Череповецкая губернии	22 224	41,4	6.084	9,8	28 308	24,5	161.308	15,4
Карельская Республика вне территории Мурманской жел. дор. . . .	15.382	28,7	21.708	35,1	37.090	32,1	366.850	35,2
На территории Мурманск. ж. д.	16.018	29,9	34.103	55,1	50.151	43,4	515.868	49,4
ИТОГО . .	53.654 (46,4 проц.)	100%	61.895 (53,6 проц.)	100%	115.549 (100 проц.)	100%	1.044.026	100%

Сравнительный характер лесозаготовок в 1923—24 и 1924—25 операционных годах.

Сравнивая эту таблицу с данными, относящимися к предшествующему операционному периоду 1923—24 года, можно видеть, прежде всего, что общая операция текущего года поставлена шире: общая корневая стоимость древесины в лесосечном фонде, определявшаяся в предшествующем году в 791.727 рублей, в текущем году определилась в 1.044.026 руб., т.-е. с превышением на 252.299 рублей. В частности корневая стоимость древесины на лесо-

секах в пределах территории дороги, определявшаяся в предшествующем году в 351.794 руб., в текущем увеличилась до 515.868 рублей, с превышением первой на 164.074 рубля.

В предшествующем году на лесосечном фонде было дровяной древесины по кубатуре 81,1%, а деловой 18,9%; в текущем дровяной древесины в лесосеках взято 46,4%, а деловой 53,6%. Центр тяжести работы переносится на заготовку деловой (стрсевой и пиловочной) древесины.

Управление рыбо-звериными промыслами („Желрыба").

Что касается другого вспомогательного предприятия, имеющего связь с интересами колонизации Карельско-Мурманского края—„Желрыбы", то ее деятельность характеризуется следующими главными моментами.

Назначение „Желрыбы".

Вначале это было чисто промышленно-коммерческое предприятие, открывшее операции всего с 20.000 рублей, производившее на двух пароходах промышленный (тралловый и ярусный) лов рыбы, но при малом оборудовании и обороте и под влиянием неблагоприятных условий погоды и сезонности работы не выдержавшее конкуренции с более оборудованными предприятиями и закончившее операцию в 1923 году. В виду этого было решено предприятие реорганизовать, придав ему, кроме непосредственно—промышленных функций, вспомогательные в отношении рыбопромышленности. Для того же, чтобы целиком использовать созданный **промышленно-коммерческий аппарат** было решено возложить на Желрыбу обязанности **снабжения продовольствием и всеми другими необходимыми товарами рыбацкого промыслового населения и рабочих как в лесозаготовительных операциях дороги, так и на построечных работах всякого рода.** Одновременно от снабженческих операций разгружались аппараты лесозаготовок и построек. За последнее время „Желрыбе" поручено снабжение и переселенцев на началах кредитования под обеспечение со стороны Колонизационного Отдела.

Результат работы „Желрыбы".

Результаты деятельности „Желрыбы" выражались в следующем:

Собственным ловом в 1923 году добыто рыбы 2.000 пудов, стоимостью на 6.000 рублей, а в 1924 г.—11.300 пудов, стоимостью на 33.900 рублей.

Собрано рыбы у рыбацкого населения путем товарообменных операций в 1923 году 26.500 пудов, на сумму

84.000 рублей, а в 1924 году 66.000 пудов, на сумму 221.400 рублей.

Программа лова и сбора рыбы путем товарообмена на 1925 год.

На 1925 год в программу включены: добыча собственным ловом до 13.000 пудов тресковой рыбы и до 22.000 пудов сельди, с выработкой до 700 пудов рыбьего жиру; сбор товарообменным путем от рыбацкого населения тресковых пород до 40.000 пудов, сельди до 110.000 пудов, семги до 4.000 пудов, с выработкой рыбьего жира свыше 3 000 пудов.

Вспомогательные мероприятия по снабжению рыбаков и рабочих железной дороги.

Из мер, способствующих развитию промыслов у населения, нужно назвать, прежде всего, организацию снабжения промышленников—рыбаков всем им необходимым как по оборудованию промыслов, так и по обеспечению их жизненно нужными предметами и товарами. В этих целях функционировала в 1923 году 6 стационарных распределителей по Мурманскому и Беломорскому побережьям, а в 1924 г.—13, причем в этом году были прибавлены такие распределители и по Терскому берегу. К этим пунктам приурочивался и сбор рыбы от рыбаков. В то же время, так как обязанности снабжения приурочивались не только к этим пунктам, а также и к линии железной дороги, поскольку снабжением обеспечивались рабочие контингенты в предприятиях дороги, наличные стационарные пункты не могли обеспечить всей нужды. Поэтому в 1924 году функционировало по линии 15 передвижных распределителей и кроме того 3 распределителя—вагона.

Сверх того, для обеспечения снабжением предприятий дороги и обслуживающих их рабочих и служащих, были учреждены и функционировали другие снабженческие органы, род и число которых видны из следующего списка:

НАЗВАНИЕ.	ЧИСЛО	
	В 1923 г.	В 1924 г.
Ларьки	—	6
Открытые распределители	2	6
Столовые	1	2
Районные базисные склады	2	4
Хлебопекарни	1	10
Мельницы	—	1

Через посредство распределителей и других аппаратов снабжения в 1923 году было обслужено 490 чел. рыбацкого населения, а в 1924 г. эта цифра увеличилась до 1,100. Кроме того на снабжении „Желрыбы“ в 1924 году (в 1923 г. эта обязанность на „Желрыбе“ не лежала) состояло 1.052 человека рабочих по достройке дороги, 1.800 чел. рабочих на лесозаготовках. Число последних в 1925 г. было значительно выше в виду того, что „Желрыба“, по соглашению с Лесным Отделом, в период заготовок (по апрель 1925 года) должна была снабжать до 6.000 чел. лесозаготовительных рабочих с 3.000 лошадей.

Прочие мероприятия „Желрыбы“. Из других мероприятий, проведенных „Желрыбой“, нужно отметить следующие: сооружение 76 чанов для посола рыбы емкостью на 8.600 пуд., установку фильтров для выработки рыбьего жира, дающих первоклассный продукт; оборудование в Мурманске пристани со складом для хранения и засола рыбы на 10.000 пудов, устройство трех рыбоконсервных заводов: в Кандалакше, Сороке и Ленинграде, с общей производительностью от 20.000 до 30.000 банок консервов в сутки; устройство узкоколейного пути от линии к Беломорским тоням на протяжении 12 километров; организация изготовления тары (бочек) из клепок Медвежегорского лесопильного завода дороги, что покрывает всю потребность в таре Желрыбы и дает на сторону рыбопромышленникам до 30.000 бочек. Работа в текущем году развивается. Принимаются меры к улучшению засола рыбы через устройство двух посолочных лабазов в Кандалакше и Княжой; устроена одна рыбокоптильня и четыре ледника. Намечено приобретение трех моторных ботов с механической тягой ярусов, трех моторных ел, 25 парусных ел, двух фильтров для выделки рыбьего жира, двух кошельковых неводов и другой снасти. Предположено арендовать в нескольких пунктах Мурманского побережья более или менее оборудованные фактории, оставляемые Госрыбтрестом, и в четырех пунктах оборудовать свои фактории с постройкой салогреен. Ведутся переговоры о приобретении трех пароходов-тральщиков.

Насколько успешно удастся провести все эти намеченные мероприятия, — будет зависеть от условий промысло-

вого сезона и от увеличения средств „Желрыбы“, как предприятия, состоящего на коммерческом расчете.

Следует отметить для полноты характеристики „Желрыбы“, что ей передана железной дорогой эксплоатация нескольких буфетов, а также рейсирующих с поездами вагонов-ресторанов и гостиницы в Мурманске. Сделано это в целях использовать имеющийся у „Желрыбы“ коммерческий аппарат, а также чтобы усилить прибылями от эксплоатации этих предприятий ее коммерческие оборотные средства.

Горнопромышленные предприятия дороги. Для полноты следует, наконец, упомянуть о приступе Мурманской железной дороги к промышленной разработке некоторых ископаемых, а именно: полевого шпата, кварца и слюды, нужных во многих отраслях промышленности. Правление Мурманской железной дороги работает по использованию названных материалов, объединившись с Карсовнархозом и Продасиликатом.

Такое образование объединяет: промышленность—в лице главнейшего, почти монопольного, потребителя Продасиликата, транспорт — в лице Мурманской ж. д., интересы местной промышленности — в лице Правления Совнархоза Карелии и распорядителя недр на колонизационной территории — в лице Мурманской жел. дороги.

Эти работы имеют не только большое местное значение для промышленной колонизации края, но и всесоюзное, т. к. ими предполагается покрыть всю потребность СССР в кварце и полевом шпате, без ввоза из-за границы. Для выполнения полной программы начаты значительные горные разведки на средства колонизационного фонда СНХ Карелии и Продасиликата.

Для ведения самой добычи образовано в апреле 1925 г. Акционерное О-во „Карелмурсиликат“, которое развернуло работу на имеющихся месторождениях, главным образом, на острове Оленчик в Чупинском заливе.

С целью широкой постановки добычи слюды О-во организует в Ленинграде механическую мастерскую для выработки слюдяного картона—„миканита“ для электро-технических целей, слюдяного порошка для резинового производства, обойного и пр.

Капитал О-ва, определившийся для начала в 125.000 р., внесен полностью; в том числе Мурманская ж. д. участвует в 20%, согласованно и по разрешению Севзапэкосо, со взносом пая из средств колонизационного фонда. Добыча на 1925/26 г. предположена около 1,00 — 1,2 милл. пудов кварца и полевого шпата.

Закончив этим обзор, в главных частях, реальной работы Мурманской железной дороги как собственно по колонизации края, так и по организации вспомогательных хозяйственно-коммерческих предприятий, имеющих ближайшую связь с колонизацией, следует перейти к определению **значения** этой реальной работы.

III

Значение колонизационных работ Мурманской железной дороги и ее вспомогательных предприятий

Значение производящихся Мурманской железной дорогой колонизационных работ и деятельности ее вспомогательных промышленно-коммерческих предприятий определяется, очевидно, степенью их соответствия тем принципам и задачам, которые выше очерчены, и по которым должна строиться и проводиться колонизационная работа.

Прежде всего, нужно оценить с этой точки зрения те мероприятия, которые направлены на увеличение в колонизуемых районах трудовой силы, т.-е. работу по переселению.

Закрепление в районе дороги постоянного кадра сотрудников.

При заселении колонизационных районов нужно было считаться с теми потребностями, которые выдвигались в соответствующий период. **Для железной дороги, прежде всего, важно было создать на местах кадры постоянной рабочей силы.** Известно, что до 1922 года состав служащих и рабочих по Мурманской железной дороге комплектовался в значительной степени так называемыми командировочными, направляемыми на Мурманскую железную дорогу с других железных дорог принудительно, часто в порядке дисципли-

нарных взысканий. Трудность работы в крае суровом, ненаселенном, крайне слабо снабженном самыми элементарными условиями существования (продовольствие, жилище) создавали не тягу, а, наоборот, старанье избежать всеми возможными мерами службы на дороге.

Это отрицательное явление последовательными мерами было изжито. Количество командированных, достигавшее на 1 июля 1922 года свыше 2.000 человек, на 1 сентября 1922 г. снизилось до 959, на 1 января 1923 года до 644, а к июню 1923 г. было совершенно ликвидировано.

Политика Правления была последовательной и жесткой. Но в связи с этим было, конечно, необходимо устранить те объективно тяжелые условия, которые отталкивали трудовой элемент от службы на Мурманской дороге. Верным способом достигнуть эту цель было обеспечение трудящихся на дороге хотя бы относительно благоприятными условиями существования в виде постоянного жилья и возможности вести хотя бы небольшое хозяйство и тем обеспечить свой быт. Летом 1923 года, еще до того, как в кассу дороги стали поступать средства от использования территории, предоставленной ей по Положению СТО 25 мая 1923 года (эти средства начали поступать лишь с 1 октября 1923 г. по ст. 15 этого Положения), Правление приступило к отводу участков прежде всего для рабочих и служащих железнодорожников. Мера имела несомненный успех. Получившие землю, выстроившие дома железнодорожники стали постоянными жителями в районе дороги. Теперь уже не приходится думать о недостатке состава. Наоборот, возможность получить при дороге участок земли, построить дом, обзавестись некоторым хозяйством служит причиною того, что **в настоящее время предложение постоянного труда на железную дорогу превышает действительную потребность в нем.**

Результат совершенно ясный, определенный, доказавший с полной неопровержимостью целесообразность первых шагов дороги в колонизационном деле. Эти первые шаги укрепили дорогу, как колонизационную ось, в отношении обеспечения ее рабочей силой. В этом должны видеть исчерпывающий ответ на свои сомнения все те, которым казалось неправильным якобы покровительственно-пристрастное отношение Правления дороги к „своим железно-

дорожникам" в деле первоочередного устройства их как „колонистов", в ущерб другим, не железнодорожникам.

Переселенческое дело. Следующим моментом является вопрос о мерах, направленных уже непосредственно к обеспечению колонизационных районов трудовой силой вообще При обсуждении колонизационных предположений в стадии их подготовки еще до организации Правления, многие высказывали решительные сомнения в том, что кто нибудь решится идти и „колонизироваться" в Мурманском крае, страшном своими суровыми зимами, зимней беспросветной ночью, цынгой и дикостью. На первом заседании Колонизационной Комиссии (25 июня 1923 года) в речи председателя ее еще звучало сомнение в том, что найдется для Мурманского края достаточный колонизационный контингент. Правда, работавшей в то время на севере Колонизационной Экспедицией Наркомзема определенно намечались в этом направлении большие возможности. Это же заключение, казалось, с полной определенностью намечалось по данным Наркомзема, собранным в центре. Публиковались в Вестнике Мурманского Края соображения о возможных резервах трудовой силы для Мурманского края в лице переселенцев. На том же заседании Колонизационной Комиссии, Председатель Правления Дороги, в качестве Члена Комиссии, высказывал, что „число желающих переселиться на Мурман может оказаться столь велико, что могут встретиться затруднения, при скудости денежных средств, в удовлетворении всех ходатайств".

Действительность оправдала эти предположения. Результат работы по части водворения и устройства переселенцев, т.-е. **реальное возникновение на линии новых поселков, обстроенных и непрерывно обстраивающихся, обитаемых укрепляющимися в крае колонистами, давшими в край добавочную трудовую силу, исчисляемую до 2.000 человек (всех возрастов, обоих полов), не может быть рассматриваемо иначе, как положительный результат не долгой пока колонизационной работы Мурманской железной дороги.** Факт говорит сам за себя. Значение его — вне всяких сомнений, потому что создание колонизационных очагов среди мало обитаемого края есть достижение огромной важности.

Не нужно, конечно, скрывать от себя того, что **известная часть из всего числа водворившихся переселенцев окажется неустойчивой, не могущей окончательно и прочно устроить своего хозяйства.** Такими будут или неудачники, или неумеющие приспособиться к новым условиям жизни, или же просто нежелающие этого и пришедшие якобы на переселение, имея в виду недобросовестное использование материальной помощи со стороны дороги.

Значенке, так называемого, обратного переселения.

Однако же обратный отход отнюдь не может быть рассматриваем, как признак неправильной постановки дела и техники, как признак нездорового и искусственно вызванного процесса. Так называемое обратное переселение в переселенческом деле абсолютно неизбежно, и оно иметь место в известном проценте обязательно будет. Это известно всякому, кто хоть немного знаком с делом колонизации. Это должно быть ясно всякому, кто хоть немного задумается над сущностью этого дела, над тем материалом, с которым оно оперирует—над живыми людьми, относящимися крайне различно к явлениям и условиям внешней обстановки, крайне неодинаково на них реагирующими. О людях, которые склонны злоупотребить возможностью получения материальной помощи и на время получить этим некоторые выгоды, говорить не приходится, но нельзя не констатировать, что таких людей среди переселенцев не много. Что касается остальной массы, относящейся к делу переселения добросовестно, хотя, правда, и не всегда сознательно, то надо принять во внимание, что какие-нибудь, мало заметные со стороны обстоятельства для каждого из таких людей в отдельности могут быть решающими. Болезнь или смерть одного из членов семьи, павшая лошадь или корова, неудавшийся посев или огород, наконец, тяжкое впечатление от сурового климата, от зимней полярной ночи и долгой зимы, даже какая-нибудь несбывшаяся, хотя бы и неосновательная, надежда, — все это может служить причиной хозяйственного потрясения, обусловить потерю хозяйственной устойчивости и „обратное переселение". Все это возможно, все это характерно и неизбежно в колонизационно-переселенческом процессе и все это само по себе ничуть не харак-

теризует колонизационной работы с отрицательной стороны и не лишает ее принадлежащего ей значения.

Другое дело, если такие явления получают большое количественное выражение и становятся массовыми. Но этого в колонизуемых районах на территории дороги пока не наблюдается.

Для того, чтобы устранить возможность такого явления, нужно, чтобы переселяющиеся сознательно относились к делу, вперед знали, на что идут и что ожидает их в месте нового поселения. Нужно, чтобы переселение было актом сознательным, впредь продуманным каждым заинтересованным лицом. В этих целях составлена и рассылается справочная книжка для переселенцев; для осведомления их составлен информационный листок, который рассылается всем интересующимся. В этих осведомительных материалах описаны все условия края, трудность устройства в нем, необходимость иметь известный запас своих средств дополнительно к возможным ссудам, обязательность энергичной работы и трудовой настойчивости, чтобы прочно устроиться и организовать хозяйство в колонизуемом крае.

Вопрос размещения переселенцев по колонизуемой территории.

Теперь нужно остановиться на вопросе размещения переселенцев на колонизуемой территории. Как было видно из сказанного, новые поселения расположены в 21 пункте. Эти пункты разбросаны друг от друга на значительном расстоянии, располагаясь по всему протяжению железной дороги от Медвежьей Горы до Мурманска. В результате получается „гнездовая колонизация“, „колонизация сгустками“. Целесообразность такого направления дела возбуждает среди некоторых сомнение, такое направление дела является, по некоторым взглядам, дефектом и неправильностью.

А между тем это только и правильно, — и именно в силу того, что колонизация Карельско-Мурманского края связана с железной дорогой, что колонизация здесь является именно железнодорожной, привязанной к железной дороге и на нее опирающейся. Мурманская железная дорога только что создает хозяйство и производство в прорезываемом ею крае. Край в целом хозяйственно не развит. Развитие хозяйства, как всегда в таких случаях,

приурочивается к ряду отдельных пунктов или участков дороги, наиболее благоприятных для этого по разным причинам. Эти пункты определяются прежде всего техникой устройства дороги. Наибольшее скопление людей образуется, например, при крупных деповских станциях, где имеются ремонтные мастерские; то же наблюдается в пунктах, имеющих административно-техническое значение для дороги. Тут образуется относительно благоприятные условия для получения заработка или для сбыта продукции хозяйства. Люди стягиваются к таким пунктам—формируются сгустки населения. В других пунктах дорога пересекает, например, сплавную реку, по которой гонится лесное сырье. Здесь наиболее удобно и выгодно организуется работа по переделке сырья в более транспортабельный или нужный на месте товар, возникают соответствующие устройства, требуется рабочая сила, при ее скоплении образуется центр потребления продукции хозяйства, что притягивает соответствующих производителей. Снова образуется сгусток населения. То же наблюдается при скрещении или соприкосновении дороги с водным транспортным путем, ибо здесь возникает перевалочный пункт, требующий рабочих рук и т. д. Если к этому добавить, что самый район Мурманской железной дороги по естественным условиям представляет очень мало удобства для организации хозяйства, не связанного с железной дорогой, то будет вполне понятно, что **правильное заселение** района дороги должно быть привязано только **к отдельным пунктам или участкам дороги,** где приходящее население может иметь удобный и близкий заработок. Без этого хозяйство переселенцев в начальной стадии своего развития существовать не может и не разовьется. Водворение переселенцев вне связи с такими пунктами было бы гибельным и для них и для всего переселенческого дела в крае.

Чрезвычайно важно отметить, что в любом районе, где только что начинает зарождаться хозяйственная и промышленная жизнь, население оседает всегда первоначально сгустками или отдельными гнездами или пятнами. Так заселено, например, и по настоящее время шведское побережье Ботнического залива, где населенность приурочена к наиболее удобным пунктам побережья. Так засе-

лялись местности, прилегающие к большим транспортным путям (судоходным рекам, а позднее железной дороге) в Сибири, даже в таких природных условиях, которые позволяли вести сельское хозяйство не только у этих пунктов, а и вдали от них. Недаром, наконец, население отдаленных глухих районов Карелии начинает переселяться к дороге, и Карельский Наркомзем одобрительно относится к этому тяготению, отлично понимая его целесообразность.

Если экономические и естественные условия позволяют, то впоследствии население из таких отдельных гнезд — сгустков начинает расселяться вглvбь района, поскольку лежащие здесь местности связываются путями сообщения с рынком через транспортные магистрали. Типичную в этом отношении картину представляет постепенное заселение Сибири, где естественные условия благоприятствовали созданию Hinterland'а в глубинах тяготеющих к транспортным путям районов. Западная же часть северной половины Швеции и теперь населена слабо и использование ее базируется на населенных и хозяйственно развитых пунктах по побережью Ботнического залива.

Будет ли в более или менее близком периоде население в Карельско-Мурманском крае раздвигать границы своей оседлости и углубляться в стороны от линии железной дороги или занимать всю ближайшую к ней полосу без перерывов, зависит от дальнейших экономических условий в связи с естественными.

Пока же направление дела заселения района дороги по линии образования заселенных путей или сгустков является единственно правильным и целесообразным.

Значение ссудной помощи переселенцам.

В отношении работы по заселению района дороги остается сказать еще несколько слов по вопросу о ссудной помощи переселенцам. Выдача ссуд переселенцам практикуется широко. Расход на выдачу ссуд равняется примерно одной трети всех средств, расходуемых на колонизационную работу. Неизбежность этой меры вытекает из того, что до сего времени при зачислении переселенцев на участки вовсе не принималось во внимание их имущественное обеспечение. В массе они относятся к классу неимущему или, во всяком случае, весьма слабо обеспеченному.

Но есть в этом и отрицательные черты. Во-первых, ссуды психологически не способствуют развитию самодеятельности, что наблюдается несомненно. Во-вторых, период снабжения каждого данного переселенца ссудой ограничен, и, кроме того, с наступлением известного момента полученные переселенцами ссуды должны быть ими погашаемы. При таком положении дела переселенцы должны в более или менее близком будущем стать на свои ноги и суметь заработать средства не только на жизнь, но и на погашение ссуды. **В этот то момент и должен начаться естественный отбор действительно годных переселенцев, с одной стороны способных к работе и устойчивых, а с другой не могущих дальше оставаться и работать в крае.**

Значение вспомогательных промышленно-коммерческих предприятий дороги.

Но для того, чтобы мог нормально протекать этот естественный отбор, должны быть на лицо объективные возможности заработков для переселенцев, которые могут и хотят работать. Население должно получить возможность заработка главным образом в промышленном производстве, а не в сельском хозяйстве, которое быстро развиться и укрепиться в данных естественных условиях колонизуемого района не может. Если для начального периода колонизационной работы организация ссудной помощи должна была быть признана не только неизбежной, как бы терпимое зло, но и правильной, то в дальнейшем, конечно, необходимо перенести внимание, главным образом, на организацию заработков в промышленном производстве.

С вопросом развития в колонизуемых районах промышленного производства теснейшим образом связана деятельность вспомогательных предприятий Мурманской дороги, действующих на хозяйственно-коммерческих началах, Лесного Отдела, Правления „Желлеса“ и „Желрыбы“.

Значение работы „Желлеса“.

Основываясь на тех цифрах, которыми в предыдущей главе очерчена лесозаготовительная деятельность Лесного Отдела, можно характеризовать значение этого предприятия железной дороги, **как значение главного потребителя древесины из лесов территории дороги** и, следовательно, как предприятия, вносящего **наибольшую долю в денежный фонд** на колонизационную работу. Лесной Отдел, нужно напомнить, не пользуется в отноше-

нии эксплоатации лесов этой территории никакими преимущественными правами по сравнению с крупными лесозаготовительными организациями — Северолесом и Севзаплесом. Наоборот, последние имеют перед Лесным Отделом преимущественное право на получение лесосек даже в границах территории дороги (по ст. 8 Положения СТО от 25 мая 1923 года). И тем не менее, Лесной Отдел оказался настолько более сильным экономически, а технически приспособленным, что в использовании древесины на колонизационном отводе он стал в главенствующее положение.

Лесной Отдел, не пользуясь средствами из денежного колонизационного фонда, оперируя с основным капиталом за счет средств НКПС и с операционной прибылью на этот капитал, ведя разработку лесов на территории дороги, **реализует народно-хозяйственные ценности, которые без его деятельности не были бы реализованы**, что очевидно, так как другие, даже пользующиеся преимущественными правами организации, как Северолес и Севзаплес, относительно слабо развивают свою работу на указанной территории.

Лесной Отдел, повышая общую производительность района дороги, **реализует в наибольшей части финансовый фонд на производство колонизационных работ.**

Лесной Отдел снабжает лесным материалом и древесным топливом всю свою железную дорогу и доставляет наиболее нужный шпальный материал для других дорог, обеспечивая также в полной мере нужду в лесоматериалах как переселенцев, так и Колонизационного Отдела, ведущего непосредственно колонизационную работу.

Лесной Отдел, развивая лесоэксплоатацию и механическую обработку древесины на своих лесопильных заводах, **дает тем самым значительные заработки местному населению и приходящим в край переселенцам** — на лесных заготовках, на транспорте леса, на постройке заводов и в виде работы на этих заводах.

Лесной Отдел, обрабатывая лесное сырье на своих заводах в районах лесозаготовок и по близости к ним, **усиливает в районе дороги темп развития обрабатывающей промышленности**, сберегая тем самым значительные средства в крае в виде заработной платы в лесообрабатывающих операциях: иначе эти средства уходили бы, вместе с сырьем, в другие районы.

Из этого видно, что в **целом операции Лесного Отдела имеют огромное экономическое значение для всего края, где развивается его работа.** В частности деятельность Лесного Отдела, или точнее, лесопромышленная работа Мурманской железной дороги на предоставленной ей территории, имеют решающее значение в деле продолжения и развития колонизационной работы.

Значение работы „Желрыбы".

Значение деятельности Желрыбы, поскольку оно устанавливается с точки зрения интересов колонизации, в данном случае должно быть определяемо, прежде всего, как значение органа, способствующего работе Лесного Отдела. Но этим значение деятельности Желрыбы не исчерпывается. Если не по масштабу промышленно-коммерческой деятельности Желрыбы, который не успел еще развернуться до желательных размеров, то по идее и по основной цели, работа Желрыбы должна иметь и прямое влияние на развитие и укрепление рыбопромышленной отрасли в Мурманском крае.

Значение „Желрыбы", как органа, способствующего колонизации.

Останавливаясь сначала на работе Желрыбы, как вспомогательного органа в отношении к Лесному Отделу, нужно констатировать следующее. С передачей в обязанности Желрыбы снабжения лесозаготовительной организации дороги, от снабженческих операций были освобождены соответствующие органы. Лесозаготовки были снабжены—при массовых закупках Желрыбы—более дешево, нежели они снабжались сами. Это влекло **снижение накладных расходов и себестоимости продукции**, следовательно, повышало доходность лесоэксплоатационной работы. В то же время Желрыба, как предприятие, действующее на коммерческих началах, получала увеличение оборотных средств (авансы на снабжение), чем увеличивалась прибыль на коммерческих операциях, при чем прибыль эта шла не в посторонние дороге органы, а оставалась в предприятиях дороги, способствуя дальнейшему накоплению средств. Непрерывность коммерческого оборота в течение всего года, достигнутая именно тем, что Желрыбе были присвоены не только узко рыбопромышленные,—привязанные лишь к части года—рыболовному сезону, функции, обусловливала возможность быстрого обращения коммерче-

ских средств предприятия, а следовательно и быстрое нарастание капитала в виде прибылей от операций.

Таким образом, благодаря этому достигнуто **наибольшее, при данных условиях, накопление средств, в кратчайшие сроки.**

Если принять во внимание, что средства эти накоплялись в распоряжении Правления железной дороги, как государственного хозяйственного аппарата, преследующего цели накопления необходимого для расширения операций кредита без дотаций Казначейства, то будет вполне понятна явная целесообразность такой постановки дела.

Что касается целесообразности и значения этой меры, в частности, для колонизационной работы, то опять таки вполне ясно, что и с этой стороны данная организация должна быть оценена как положительная и целесообразная. Лесной Отдел, как орган эксплоатации лесов на территории дороги, тем более даст средств на колонизационные работы, чем легче и продуктивней его работа. Желрыба облегчила работу Лесного Отдела — это уже реальный факт, реальное достижение — и, следовательно, в этой плоскости ее работа несомненно имеет положительное, хотя и косвенное, влияние на колонизационные работы.

Культурно-экономическое значение работы „Желрыбы".

Что касается деятельности Желрыбы как промышленно-экономического предприятия, то, казалось бы, нет решительно никакого основания сомневаться в положительном значении этой деятельности. Если рыбацкое население снабжается всем ему необходимым под продукцию лова, если тем самым облегчается сбыт продукции и, следовательно, стимулируется расширение промыслов, то все это с очевиднейшей ясностью является делом нужным и значение этого дела — только положительное. Рыбацкое население, как раз именно в этом и нуждается. Если рыболовный промысел важен не только для местного населения Мурмана, но и для всей страны в целях увеличения продовольственных рессурсов, а для Мурманской железной дороги как источник получения грузов для перевозок и продукта для снабжения рабочих и служащих, то, выполняя эти задачи, Желрыба очевидно работает на государственное хозяйство и работа эта не может быть признана лишней и нецелесообразной. Эта работа развивает и

укрепляет промышленность. Следовательно и в этой части организация и работа Желрыбы является вполне согласующейся с принципами и задачами колонизации, как системы мер для поднятия производительности колонизуемых районов.

Активное участие Правления Мурманской железной дороги через Желрыбу в деле развития Мурманского рыболовства важно еще тем, что этой своей работой дополняет работу крупных рыбопромышленных предприятий, в частности Севгосрыбтреста. Последний переносит центр тяжести своей работы на механизированный тралловый лов, с сбытом продукции преимущественно на экспорт. Желрыба работает и предполагает работать на внутренний рынок, ведя в возможном масштабе свой лов и, главным образом, помогая промышленникам—рыбакам в сбыте продукции их промысла. Если к этому присоединить возможное культурное влияние Желрыбы на рыбацкое население в смысле улучшения техники лова и, что важней, техники обработки продуктов этого лова, то будет видно все культурно-экономическое значение этого предприятия Мурманской железной дороги.

В дополнение к этим соображениям по оценке значения деятельности Желрыбы очень важно привести следующую оценку этого значения, сделанную посторонним Мурманской железной дороге лицом, Членом Карцик'а тов. Исаковым: „Я сам, говорит тов. Исаков,—рыбак из Сороки и могу с уверенностью сказать, что начинание Желрыбы будет с благодарностью встречено всеми карельскими и мурманскими рыбаками-промышленниками". (Вестн. Кар. Мур. края).

Лесной Отдел и Желрыба вместе, взаимно друг друга укрепляющие, как комбинированное промышленное производство, поддерживаемое коммерческими операциями и оперирующее без государственной дотации, осуществляют следующие цели:

а) **значительное и неуклонное расширение производства,**

б) **улучшение организации производства и снижение накладных расходов,**

в) **интенсификацию производства в виде все увеличивающейся переработки сырьевого материала в законченную продукцию,**

г) **увеличение грузооборота дороги,**

д) **культивирующее влияние на местное хозяйство и промыслы,**

е) **расширение возможности заработков местного и колонистского населения в расширяющемся производстве.**

Вся эта работа Лесного Отдела и Желрыбы вместе с работой Колонизационного Отдела суммируется в правильную систему проводимой Правлением Мурманской железной дороги работы по колонизации края, возложенной на Правление.

Как направляемая по линии увеличения населенности края и развития производства в виде увеличения сельско-хозяйственной и преимущественно промышленной продукции, при использовании наличной и постепенно прибывающей трудовой силы в крае, эта работа во всех частях строго и полностью согласована с принципами и задачами колонизации в условиях советского строительства.

IV

Основные предпосылки предстоящей колонизационной работы в Карельско-Мурманском крае

С окончанием текущего 1924—25 операционного года начальный период колонизационной работы Мурманской железной дороги должен считаться законченным. При составлении операционного производственного плана на следующий период, а тем более при выработке плана действий на более долгий, последующий срок (перспективный план) надо принять во внимание протекший опыт, полученные достижения, их культурно-экономическое значение и обязательно учесть и оценить те задачи, которые при данной конъюнктурной обстановке должны лечь в основу построения **предстоящей работы.**

Основные соображения. С этой точки зрения надо принять на учет значение Карельско-Мурманского края для государственного хозяйства в целом, и одновременно нужды и потребности самого этого края.

О значении Карельско-Мурманского края для государственного хозяйства в целом много говорить не приходится, ссылаясь на все то, что по этому вопросу является уже несомненно и бесспорно выясненным и установленным.

Перспективы использования в народно-хозяйственных целях природных запасов и производительных сил края, сводятся и в будущем к реализации ценностей прежде всего за счет лесных запасов края, являющихся наиболее важными из его природных рессурсов. Будут ли эти ценности играть в общем народно-хозяйственном обороте роль экспортных, или потребляемых внутри страны, — это по существу в данном случае безразлично: в данном случае нужно достигнуть именно того, чтобы эти ценности могли быть так или иначе реализованы. Сомнений в том, нужны ли или не нужны эти ценности для такого или иного народно-хозяйственного использования, быть не может. Центр тяжести данного вопроса переносится в другую плоскость: каким именно путем или методом, при данном или реально ожидаемом конъюнктурном комплексе, нужные ценности могут быть добыты. Такова постановка вопроса.

Кроме ценностей за счет лесов, край в состоянии, по природным условиям, дать продукцию горного дела при использовании полезных ископаемых. В данном случае нужно предвидеть возможности производственного комбинирования горнопромышленного дела с другими отраслями добывающей и обрабатывающей промышленности, при использовании гидроэнергии, как наиболее дешевой двигательной силы, эксплоатация которой по естественным условиям, в которых находятся источники гидроэнергии в Карельско-Мурманском крае, здесь наиболее удобны, чем где-либо в других районах страны [1]).

При использовании гидроэнергии в широких промышленных масштабах возможна организация производств, связанных не только с непосредственной переработкой лесного и ископаемого сырья, но и с постановкой других последующих, более сложных древообрабатывающего и химического производств.

Нечего и говорить о громадных по существу возможностях расширения рыбного промысла и производств по переработке сырьевых материалов этого промысла в несравненно более ценную продукцию.

---

[1]) Крутизна падения вод, обилие участков с крутым падением, углубленные русла и высокие берега, плотность и крепость пород, из которых сложены берега рек и т. п.

Этими тремя отраслями промышленного производства определяется основное значение Карельско-Мурманского края в государственном хозяйстве СССР. Но для всякого ясно, насколько велико может быть это значение, если бы наличные природные рессурсы края, путем последовательного осуществления и расширения соответствующих производств, действительно могли бы быть реализованы для народного хозяйства. А так как именно в этом крае, при наличности прорезывающей его Мурманской рельсовой магистрали, данные возможности являются наиболее близкими, наиболее осуществимыми, то **совершенно необходимо поставить вопрос об их реализации серьезно и реально и затем направить к его практическому разрешению все необходимые меры.**

Что касается экономических интересов самого Карельско-Мурманского края, с которыми необходимо считаться при дальнейшем проведении колонизационной работы и мероприятий колонизационного значения, то по этому вопросу точка зрения может быть формулирована следующим образом.

Хозяйство Карельско-Мурманского края развито еще слабо. Не было еще времени и благоприятных условий для его развития. До революции край был одной из наиболее глухих окраин. Мурманская железная дорога еще не имела времени оказать на хозяйство края всего развивающего влияния, которое она в силах оказать. Правительство Карелии, как автономной хозяйственной области, существует недавно. **Но в настоящее время как раз условия таковы, что Правлению Мурманской железной дороги и хозяйственным органам Карельской Республики открываются широкие возможности направить согласованную работу к быстрейшему развитию краевого хозяйства Карельско-Мурманского края.**

Очередной задачей в этом отношении является прежде всего приобщение всего населения края к культурно-экономической работе. В то время, как культурно-просветительная работа, без которой не мыслится здоровая экономическая деятельность, должна принадлежать преимущественно местным органам Карелии и Мурмана, железная дорога готова разделить с ними многое из того, что нужно для экономического строительства в краевом хозяйстве. Плоскость общего производственного развития в крае,

нужного в интересах всего государственного хозяйства в целом, бесспорно вполне совпадает с интересами Карелии и Мурмана. Развитием промышленного использования природных рессурсов края целиком исчерпываются интересы края. С точки зрения этих интересов важно, чтобы в последовательном движении промышленного развития использовалась трудовая сила местного населения, поднимая через то его благосостояние. Поскольку отдаленные местности края не втянуты в хозяйственный оборот вследствие их недоступности по отсутствию путей сообщения, привлечение из их пределов трудовой силы в хозяйственно развивающиеся районы есть мера, которая является лучшей с точки зрения краевых интересов. Поскольку же колонизационная работа вообще не связана с интересами разрежения населенности малоземельных районов, а лишь с потребностью в трудовой силе в районах колонизуемых, — нужно признать правильным, чтобы местное население в первую очередь имело заработки в прилегающих к линии районах, становясь в ряды колонистов—переселенцев.

Независимо от этого Мурманская железная дорога заинтересована в скорейшем хозяйственном развитии и внутренних районов прорезываемого ею края, как в создании питающего ее грузами района ее влияния. Поэтому принципиально нельзя отрицать целесообразности участия дороги и в тех мерах, которые могут быть проводимы в этих целях, как например строительство дорог, образование колонизационных очагов и вне предоставленной дороге территории, улучшения жилищных условий в промышленных населенных пунктах, например в Мурманске и т. п. В мере, какая будет возможна по бюджетным условиям, Мурманская железная дорога несомненно будет должна выделять для этого и технические силы и материальные средства.

При организации работ ближайшего предстоящего периода естественно и правильно исходить из экономических задач этого периода. С этими именно задачами должна быть методологически согласована и колонизационная работа дороги, а также организация и работа ее вспомогательных предприятий. Но, конечно, при этом надо считаться не только с реальными потребностями, которые так велики, но и с реальными возможностями, которые могут быть ограниченными. Иначе план действий будет

слишком отвлеченным и не будет иметь практического характера и поэтому практически не осуществимым. Необходимо при этом принять во внимание, наконец, и то, что, организуя колонизационную работу и деятельность вспомогательных предприятий, железная дорога не может не считаться с своими нуждами и не учитывать реальные возможности под этим именно углом зрения. Иначе она может подорвать основы своего специально железнодорожного хозяйства, а тем подорвать свои силы и возможности как аппарата колонизационно-промышленного. Этого обстоятельства не должны упускать из виду и местные органы края и руководящие органы других ведомств, а также и междуведомственные. Они **не должны предъявлять железной дороге требований, исполнение которых может подорвать силы и возможности самой дороги, как государственного аппарата, имеющего специальное назначение.**

Дальнейшее направление переселенческого дела.

Исходя из этих соображений, нужно начать с вопроса о дальнейшем направлении переселенческого дела в Карельско-Мурманском крае. Масштаб переселения должен быть строго согласован с потребностью в трудовой силе в каждом данном районе в каждый данный момент. Поэтому представляется необходимым уяснить для настоящего момента, возможно ли и нужно ли поставить на очередь в работе ближайших лет дальнейшее привлечение в районы дороги переселенцев в большом масштабе. Как выше отмечено, наличный состав переселенцев, которые уже водворены, слабо обеспечен своими материальными средствами. Укрепление их хозяйственного быта в начальный период существования в крае обосновывается для большинства из них, главным образом, на материальной помощи в виде ссуд. Для дальнейшего существования большинства переселенцев основой должны быть очевидно заработки в промышленности и промыслах, скорей в первой, чем во вторых, потому что к промыслам в местных условиях надо еще приобрести необходимые навыки. Сельскохозяйственный промысел в начальном периоде будет доступен в экономически ощутительном размере лишь для немногих—только для тех, которые смогут быстро отвоевать от леса и заболоченности необходимые для этого площади.

Обеспечение переселенцев заработками.

Отсюда вытекает необходимость и обязательность обеспечения для большинства переселенцев возможности не сельско-хозяйственного заработка в промышленных и технических предприятиях. Для наличного количества переселенцев такие заработки можно считать обеспеченными. Они найдут их зимой в лесозаготовительных работах, а летом в работах, связанных с достройкой дороги. Нужно лишь для этого с одной стороны, чтобы сами переселенцы обнаружили для этого достаточную активность, а с другой, чтобы администрация дороги предоставила переселенцам соответствующую работу. Обязательно при этом, конечно, чтобы дело ставилось в порядке совершенно деловом, и ни в коем случае не в порядке благотворения переселенцам, как какой-либо социально опекаемой группе. От этого необходимо раз и навсегда воздержаться. Некоторая часть переселенцев, которая не пожелает или не сможет воспользоваться возможными заработками, не будучи в то же время в состоянии организовать и своего хозяйства как основного источника существования, должна быть признана непригодной в качестве колонизационного контингента для Карельско-Мурманского края. **Если последует обратный отход этой части, то такое явление нужно будет признать лишь коррективом, который жизненными условиями вносится в переселенческое дело.**

Но в то же время, нельзя утверждать, что дело переселения надо и впредь продолжать в том же темпе и по той же системе, какая принята для начального периода колонизационной работы в районах Мурманской железной дороги.

Подбор переселенцев.

В дальнейшем развитии этого дела нужно прежде всего стать на позицию точнейшего и жесткого выполнения указания по подбору переселенцев, изложенного в ст. 18 Временных Правил по проведению колонизационно-переселенческих мероприятий на территории дороги. **Нужно будет водворять в колонизуемых районах дороги переселенцев предпочтительно из местностей северных районов** и при том по возможности ближайших к дороге, т.-е. преимущественно тех, которые находятся в пределах Карелии, но не исключая и других северных губерний, а также Псковской, Новгородской, Череповецкой, могущих дать для колонизуемых районов весьма пригодный

и приспособленный колонизационный контингент. Но кроме такой приспособляемости колонизационный контингент ближайшего будущего должен в преобладающей, по крайней мере, массе удовлетворять другому условию: **переселенцы должны обладать некоторым имущественным и денежным обеспечением.** Только при таком условии они смогут прочно обосноваться и устроиться в крае, не получая материальной помощи от дороги в виде денежных и натуральных ссуд или получая ее в минимуме. Такая тактика вызывается необходимостью экономии денежного колонизационного фонда и расходования его на другие, более неотложные надобности, и соответствует указаниям руководящего центра в лице Наркомзема. Суть их заключается в том, что при современных условиях и задачах переселения необходимо в составе переселенцев повысить до максимума процент обеспеченных, ибо если переселяется бедняк, то, при его слабости в денежном отношении и слабой помощи государства, он крепкого хозяйства на новом месте создать не может. А между тем, именно создание крепкого производительного хозяйства или вообще развитие производства есть, как было неоднократно показано, основная цель современной колонизации в СССР. Недаром на практике переселенческого дела Наркомземом РСФСР установлено, что переселяться на новые места может только тот, кто имеет в составе семьи 2—2½ работника и имущественного обеспечения (инвентаря и денег) не менее, чем на 1.300 рублей.

Схема переселенческого дела. При таких условиях схема переселенческой работы в районах Мурманской железной дороги может быть сведена к следующим основным положениям:

а) из всей массы граждан, заявивших в более или менее определенной форме желание переселиться в Карельско-Мурманский край, [1]) должны отбираться только наиболее обеспеченные имущественно семьи, из северных

---

[1]) Заявившие такое желение регистрируются в Колонизационном Отделе Правления Мурманской жел. дор. По данным этой регистрации число заявивших желание переселяться в Карельско-Мурманский край выражается в 2.700 семей с числом их членов свыше 10.000 человек. Очевидно, что при таком стремлении отбор желательного контингента вполне возможен. Распределение всей массы заявителей по районам СССР представлено в особой таблице, которая прилагается.

*

губерний преимущественно, обладающие достаточным числом работников. Только таким семьям следует разрешать переселение в Карельско-Мурманский край.

б) ссудную помощь переселенцам целесообразно ограничить лишь самым минимальным числом переселенцев, устанавливая на каждый операционный период это число, а равно и предельный размер ссуды на семью, какового предела строго придерживаться.

в) Каждой семье переселенцев, которой будет разрешаемо переселение в край, должно быть при самом разрешении определенно объявляемо, будет ли ей оказываться ссудная помощь и в каком именно размере или данная семья не должна вовсе рассчитывать на такую помощь.

г) Само собой разумеется, что все другие льготы, установленные для переселенцев по Положению СТО о колонизации Карельско-Мурманского края, должны и впредь быть действительны для всех их.

При указанном регулировании притока переселенцев, та часть их, которая прибыла в район, будет нуждаться в заработке вне своего хозяйства, будет численно всегда согласована с возможностью дать им этот заработок. Другая же часть, т. е. имущественно обеспеченные и могущие получать средства к существованию в своем хозяйстве без заработков вне его или с такими заработками лишь в виде подсобных, не будет балластом, а, наоборот, станет фактором общего поднятия производства края.

Дальнейшее численное расширение переселения в край таких граждан, которые будут основывать свое благосостояние на заработках вне своего хозяйства, возможно лишь при развитии и расширении промышленных предприятий, когда увеличится возможность заработков.

Основы развития промышленного производства.

Однако при организации и расширении сети предприятий промышленного характера придется, конечно, иметь в виду, что эта мера не может никоим образом рассматриваться как благотворительная работа для обеспечения населения заработками. Промышленные предприятия должны быть построены **на началах чисто деловых.** Они должны быть сами по себе рентабельными, удовлетворяя всем требованиям, которым должны удовлетворять предприятия промышленно-коммерческого характера. Они должны опериро-

вать с тем сырьем, которое получается на месте. Они должны вырабатывать такую продукцию, которая действительно нужна и будет потому иметь полный сбыт или потребление. Они должны производить эту продукцию в таком количестве, чтобы перепроизводство не стало убыточным для предприятия. Такая постановка вопроса безусловно реальна и правильна, и если учесть современные и реально ожидаемые конъюнктуры, то видно будет, что она и не является угрожающей колонизационному делу.

Конъюнктурные условия лесопромышленности.

Условия и возможности расширения эксплоатации основного природного богатства края—лесов представляются несомненно благоприятными. Леса Карельско-Мурманского края являются, прежде всего, источником получения лесного сырья—поделочного и пилсвочного леса и затем дровяного топлива. Как было указано выше, лесозаготовительная организация Мурманской железной дороги занята была заготовкой сначала, главным образом, дровяного топлива, а поздней в заготовке преобладает уже крупный поделочный и пиловочный материал.

Крупная—товарная древесина.

Этот материал, как лесное сырье, нужен в неограниченном размере. Масштаб развития лесопромышленной деятельности в этом направлении определяется лишь годовой продуктивностью лесов района, т.-е. так называемым возможным годовым отпуском или годовой лесосекой. На пути использования всей действительной естественной продукции лесов района, т.-е. выборки из них ежегодно такого количества древесины, которое можно взять без истощения лесов, на основе правильного хозяйства, нужно преодолеть два, по существу не серьезных затруднения. Первое из них — трудность организации лесозаготовительного дела в лесных дачах, тяготеющих по сплаву непосредственно к Кольскому заливу и Мурманску. Второе затруднение—формальная невозможность увеличения годовой лесосеки за неустройством лесных дач дороги, при заведомой возможности по состоянию лесов такого увеличения.

Первое затруднение легко может быть преодолено организационными мерами.

Путь устранения второго затруднения—в лесоустройстве. В настоящее время размер возможного годового пользова-

вания установлен на основании производившихся уже давно лесообследований, приблизительно и в расчете на малое, в сравнении с теперешним потреблением; действовали и лесоохранительные тенденции, что было естественно при преобладании в то время частной лесопромышленности, склонной к хищничеству. Как показывают совершенно определенные данные, при проведении лесоустройства, размер возможного годового отпуска из них древесины повышается. Так, например, до лесоустройства размер возможного годового отпуска из Кандалакшской дачи был определен в 22.500 дерев, а после лесоустройства (произведенного еще до перехода дачи в распоряжение дороги) он был повышен до 46.500 деревьев, т.-е. больше чем вдвое. Шуерецко-Сорокская дача считалась истощенной и лесопользование в ней было прекращено. По данным лесоустройства, проведенного Мурманской железной дорогой по общим правилам лесоустройства, установлен годовой отпуск в размере 5.800 деревьев. В Березовской даче отпуск с ее лесоустройством повышен с 10.000 деревьев до 60.000 деревьев, т.-е. в шесть раз больше. Отсюда вытекает заключение, что лесоустройство экономически выгодно и с лесопромышленной точки зрения желательно. Его скорейшее осуществление должно быть поставлено в ряд первоочередных задач.

Конъюнктуры использования мелкой „нетоварной“ древесины.

Что касается использования неделовой или „нетоварной“ древесины из лесов дороги на дровяное топливо, то в этом отношении конъюнктурные условия полностью пока не учтены и разрешение этого вопроса пока возможно только в условной форме. Выработка дровяной древесины из лесов дороги до сего времени обусловливалась спросом на дрова со стороны Ленинградского рынка и собственными нуждами дороги, работавшей в 70% на дровяном топливе и лишь в 30% на минеральном (каменный уголь). При современных условиях, т.-е. при возможности иметь уголь только английский или донбасский, пользование дровяным топливом много дешевле, нежели минеральным. Поскольку действует эта конъюнктура, лесозаготовительная операция дороги по прежнему включала бы в свою программу заготовку дровяной древесины в значительном масштабе. Но

конъюнктурные условия в этом отношении, вероятно, изменятся.

Дело в том, что серьезно выдвигается вопрос об использовании на дороге для своих надобностей Шпицбергенского угля, который по произведенным подсчетам обойдется в Мурманске за пуд 20 к. cif, т.-е. включая фрахт и страхование перевозки. При таких условиях переход на уголь в значительно большем масштабе, чем сейчас, представится не безвыгодным, а может стать и более выгодным, нежели использование древесного горючего. Возникает серьезный вопрос, каким образом можно будет при этом реализовать ценности за счет второстепенной, так называемой нетоварной древесины, запас которой в лесах дороги и всего края весьма значителен. Лесозаготовительная работа, ведущаяся дорогой, имела до сего времени то преимущество, что она использовала нетоварную древесину, реализуя ее в ценность и давая тем соответствующие суммы в денежный колонизационный фонд. При ослаблении заготовки дров, значительная часть естественной продукции лесов может, как и прежде, оставаться вне использования, а в денежный колонизационный фонд не поступят те средства, которые получаются от использования этой части продукции леса. Нужно, следовательно, предусмотреть меры, которыми может быть устранен этот возможный экономический ущерб.

Возможности использования нетоварной древесины в промышленном производстве.

Вопрос использования нетоварной древесины—обший вопрос для всей Северозападной области и для всего лесного Севера. Благоприятное разрешение этого вопроса вполне возможно. С этой точки зрения чрезвычайно интересны общие конъюнктурные условия для промышленности, соединенной с переработкой именно мелкой, второразрядной, нетоварной древесины.

Эта древесина в значительной части может быть использована, как известно, на выделку бумаги и целлюлозы. Установлено, что для переработки на бумагу или целлюлозу 1 куб. сажени сырья в виде балансов (нетоварная древесина) нужно еще от 2,6 до 3 куб. сажени древесины в виде дров для топлива. Исчислено, что для замены своим производством только того количества бумаги, целлюлозы, древесной массы и картона, которое до войны ввозилось в Россию из Финляндии (в 1914 г. этого товара было вве-

зено из Финляндии 10.262.000 пудов), потребовалось бы переработать 97.000 куб. саж. древесины (балансов). А для переработки нужно было бы сверх того употребить в качестве топлива почти в три раза большее количество древесины (на 1 куб. балансов, как сырья 2,6—3 куба дров). В округлении это дает околс 400.000 куб. саж. нетоварной древесины в год,—потребность, которую не может покрыть вся площадь лесов Северо-Европейской части СССР. А между тем, потребность в названных товарах будет расти. Если даже этого не будет, то бумажный полуфабрикат (древесная масса, целлюлоза) несомненно является выгоднейшим экспортным товаром, который, при недостатке сырья за границей, может иметь на внешних рынках неограниченный спрос.

Для скипидарного и канифольного производства нужным сырьем является нетоварная сосновая древесина. Ввоз канифоли в Россию из-за границы перед войной превышал уже 2 миллиона пудов. Между тем, недостаток этого продукта ощущается уже в мировом масштабе. Франция и Германия практиковали культивирование сосны в Африке на подсочку для получения так называемого осмола, из которого получается скипидар, как товар сам по себе, и как вспомогательное средство для получения из осмола канифоли экстракционным способом. А у нас сосновый осмол идет на выработку черной смолы, что между прочим, например, в смолокуренных районах в Вятской губернии привело уже к полному кризису этого кустарного производства **вследствие полного истощения запасов нужного сырья.**

Если принять в учет эти общие конъюнктуры, то будет уже ясно, что если Мурманская дорога в ближайшем будущем должна будет снизить свои дровяные заготовки, то и тогда для увеличения использования нетоварной древесины несомненно можно будет найти множество путей. Весь вопрос должен быть сведен к организации дела, а конъюнктурные условия несомненно благоприятны в том смысле, что такая или иная продукция промышленной обработки нетоварного лесного сырья легко разместится на внутреннем или внешнем рынках.

Независимо от этого, в дополнение к тем предприятиям, которые могут и должны быть развернуты в районе дороги для широкого и полного использования древесины,

значительные выгоды в этом отношении может представить сбыт мелкой древесины в качестве крепежного леса (пропсы) на Шпицберген, при развитии там добычи каменного угля, запасы которого исчислены до 12 миллиардов пудов. Это будет выгодно и в лесопромышленном отношении, — как усиление спроса на нетоварный лес, и в транспортном,— как увеличение контингента перевозок в северном направлении, и в отношении расчетов за уголь, в счет которых пойдет отпуск пропсов натурой, оставляя соответствующий денежный эквивалент в обороте предприятий дороги.

Полезные ископаемые. Другой промышленной отраслью, на развитие которой необходимо обратить внимание и для усиления которой должны быть приняты очередные меры, является разработка полезных ископаемых.

Останавливаться подробно на перечне ископаемых запасов и их промышленной ценности нет нужды. Подробно они описаны в различных изданиях и в частности в издании Правления Мурманской железной дороги „Производительные силы района Мурманской железной дороги". Краткий общедоступный их очерк помещен в отчетном издании „Год колонизационной работы Мурманской железной дороги" (стр. 218—227).

Вопросы использования озерных железных руд. Из полезных ископаемых объектом промышленной разработки могут быть озерные железные руды, запас которых на территории дороги исчисляется приблизительно в 3 миллиарда пудов, при содержании металла 30—45%. Общий запас последнего выражается таким образом в сумме около 1 миллиарда пудов — величина, очевидно, заслуживающая внимания. Для реализации этой ценности нужна, однако, довольно сложная техника и дорогое оборудование. Рентабельность дела повышается при комбинировании разработки руды, выплавки металла, сухой перегонки дерева для получения угля на плавку, использования гидроэнергии с превращением ее в электроэнергию и с утилизацией последней также на плавку в электродомнах. **В значительной части производство это сопряжено было бы с использованием нетоварной древесины на уголь.**

П левой шпат, кварц, слюда. Залежи кварца, шпата и слюды в районе от Сороки до Кандалакши отчасти уже разрабатываются. Горнопромышленные предприя-

тия уже заинтересованы этими ископаемыми. В 1924 году были выданы разрешения на их разведку Мурманскому Горнопромышленному Товариществу, горному инженеру Воейкову и „Продасиликату“. Два предприятия: Мурманское Горнопромышленное товарищество и Чупинское Горнопромышленное Товарищество (предприятие Карсовнархоза) вели в 1924 году уже промышленную добычу этих минералов, а в конце осени 1924 г. разработку их начал и „Продасиликат“. До войны главная масса этих минералов (до 3 миллионов пудов) ввозилась в Россию из Финляндии и из-за границы. Запасы же их в пределах территории дороги, возможно, таковы, что правильно поставленная разработка их легко покроет всю эту и даже большую годовую потребность нашей промышленности.

Важность этой промышленной отрасли, как отмечено выше, обратила уже на себя внимание Правления Мурманской железной дороги и оно взяло на себя инициативу объединения работы „Чупгорна“ (Чупинское Горнопромышленное Т-во) и „Продасиликата“ вместе с Правлением Дороги в одно мощное, правильно и широко поставленное промышленное предприятие. Задача эта осуществлена и такое объединение под именем „Карелмурсиликата“, в которое вошел и Совнархоз Карельской Республики, открыло свои действия, имея объединенный капитал в 125.000 рублей и взаимно обязавшись не выступать участником разработок полевого шпата, слюды и кварца, где бы то ни было в СССР.

Нефелиновый сиенит. Есть в пределах территории дороги, в массиве Хибинских гор, огромные запасы еще одного материала — нефелинового сиенита, который, может быть, надо считать объектом промышленной добычи и переработки для получения столь нужного в нашем сельском хозяйстве калийного удобрения. Исследования до конца еще не доведены. Но если они дадут благоприятный результат, то добыча нужного для выработки названного удобрения нефелинового сиенита возможна в неограниченном количестве.

Магнетит — железная руда. Наконец, для горнопромышленной разработки представляют большой интерес залежи железной руды — магнетита вблизи от железной дороги по обеим сторонам Кольского залива. Место-

рождения этой руды аналогичны с залежами на севере Норвегии в Киркинесе, которые являются очень ценным предметом промышленной разработки. Магнетиты Кольского залива исследуются Геологическим Комитетом. Весьма вероятно, что в скором времени будет установлена выгодность промышленной разработки этих руд. При таком условии, Мурманская железная дорога, в качестве „хозяйственного хребта“ Карельско-Мурманского края, „колонизационной оси“ его, считает себя обязанной ближайшим образом влиять на скорейшее положительное разрешение и этого вопроса.

Необходимость развития не только добывающей, но и обрабатывающей промышленности.

В заключение настоящей главы, в которой изложены основные предпосылки предстоящей работы дороги по линии колонизации и развития вспомогательных промышленно-коммерческих предприятий, нужно констатировать необходимость усиления промышленного производства **не только в сторону развития добывающей промышленности, но и в сторону промышленности обрабатывающей.**

Лесное хозяйство в Карельско-Мурманском крае, обслуживавшее до войны частную лесопромышленность, через нее работало преимущественно на экспорт, при чем значительное количество леса экспортировалось сырьем в виде бревен, а не пиленого материала.

При организации использования лесов района дороги в будущем нужно совершенно устранить вывоз „круглого“ сырья (бревна, балансы. пропсы, жерди). Такой вывоз наносил и будет наносить русской древесно-массовой, бумажной и целлюлозной промышленности несомненный ущерб. За счет вывоза необработанного леса из России через Балтийские порты поддерживалась цветущая лесная промышленность Восточной Пруссии. Вывоз же необработанного леса через Беломорские порты, за последнее перед войной время, не уменьшался, а увеличивался в связи с развитием в Голландии и отчасти в Норвегии крупных предприятий по обработке русского древесного сырья и повышением поэтому спроса на круглый необработанный лес. Совершенно необходима поэтому организация и усиление предприятий по химической, а поскольку это относится к деловой древесине, то преимущественно механической обработки лесного материала. Если вывоз леса

придется осуществлять из колонизуемых районов (за границу или на внутренние рынки), то вывозиться должен лес в обработанной продукции. Этим будет достигнуто сбережение внутри района тех доходов по эксплоатации древообрабатывающих предприятий, каковые доходы в противном случае вместе с сырьем будут выходить из района, уменьшая тем самым в районе потребность в трудовой силе и „трудовую емкость“ района.

Затем совершенно невозможно упускать из виду следующее обстоятельство, как-то мало обращающее на себя внимание. Дело в том, что Европейская часть территории Советского Союза в целом крайне бедна лесом, несмотря на огромные запасы его на севере. По подсчетам, производившимся перед войной, количество лесной площади на одного жителя в Европейской России определялось в 1,66 десятины, тогда как в других наиболее лесистых (в целом) странах эта цифра выражалась: в Финляндии 5,25 дес., в Швеции 3,72 дес., в Соединенных Штатах Америки 3,39 дес., в Норвегии 3,10 дес. Отсюда еще и тогда возникла мысль о необходимости „повернуть леса севера на юг“,—чтобы их продукцией удовлетворять нужду внутреннего потребления. Но этому противостояли естественные условия: реки, прорезывающие главную массу северных лесов, текут на север, а не на юг. А транспорт лесного сырья выгоден только сплавной, по рекам, а не по железным дорогам. В то время, как лесное сырье из верховьев Волжского бассейна, — особенно из Камской его части свободно доходило по Волге до Царицина и ниже, по рельсам бревна не „транспортабельны“ даже на расстояниях втрое более коротких. Отсюда прямой, казалось бы, следовал выход: значит нужно на местах обрабатывать лесное сырье в транспортабельный товар и питать им внутренние рынки, если нет достаточного сбыта этого продукта в районах добычи и переработки лесного сырья. Повидимому, это положение всецело может быть применимо к колонизуемым районам Карельско - Мурманского края. **Здесь должна быть широко и многообразно развита древообделывающая промышленность.** На древообделывающих заводах должна быть поставлена не только выработка элементарного пило-материала (доски), но всевозможных поделок, нужных в строительстве и всякого рода промыслах.

Район, прилегающий к Мурманской железной дороге, обстраивается и будет обстраиваться, нужда в этом постоянна и велика. Можно организовать выделку стандартизованных по нескольким типам зданий частей, образовав соответствующее предприятие, и древесина пойдет в переработку в более законченную продукцию, чем теперь. Можно заготовлять ценный товар, потребляемый в вагоностроительном деле, и очень разнообразные поделки, нужные в различных технических устройствах. На все это в развивающейся промышленности СССР найдется спрос, и леса Мурмана в значительной части могут быть, таким образом „повернуты на юг", что будет прямой выгодой для дороги, как транспортного предприятия, — благодаря увеличению перевозок, и как для единого комбината из различных производств, — благодаря расширению сети производящих предприятий. Для дела же колонизации это будет выгодно в силу того, что этим достигается общая ее цель — развитие производительности; для населения как пришлого, так и для добавочного — колонистского, это будет расширением источников заработков. Все это в целом будет новым этапом в деле созидания промышленного производства и оживления производительных сил в крае, работать в котором призвана Мурманская железная дорога, как ответственный государственный орган.

Само собою разумеется, что это налагает на нее обязанность **приспособления своего технического аппарата к выполнению предстоящих задач и изыскания нужных на это средств.**

V.

Финансирование и организация предприятий Мурманской железной дороги по развитию промышленности.

Вопрос о средствах на осуществление намеченных в предшествующей главе перспектив есть, конечно, основной вопрос. Перестройка технического аппарата и приспособление его к выполнению новых предстоящих задач— дело относительно простое и легкое, если обеспечена средствами их деятельность. Поэтому, переходя к вопросам практической деятельности Мурманской железной до-

роги в ближайший предстоящий период в связи с выдвигающимися нуждами и потребностями, естественно, прежде всего подвергнуть анализу вопрос о финансовых возможностях.

Средства промышленных предприятий дороги.

Когда вырабатывалось и проводилось через законодательные учреждения Положение о колонизации Карельско-Мурманского края, вопрос о финансировании колонизационной работы и предприятий, имеющих колонизационное значение, до известной степени предусматривался и некоторые указания по этому вопросу нашли себе место в изданном Положении.

Прежде всего в ст. 5 Положения Мурманской железной дороге предоставлено право привлечения к делу эксплоатации переданной дороге территории различных государственных, общественных, смешанных и частных предприятий.

Для данного момента эта статья имеет, впрочем, больше принципиально-теоретическое значение, нежели практическое,—по крайней мере, в сколько-нибудь значительном масштабе.

Гораздо более конкретный характер имеет ассигнование дорогой на работу промышленных предприятий средств, получаемых ею от эксплоатации дороги перевозочными операциями и от Народного Комиссариата Путей Сообщения. Эти ассигнования, однако, пока были ограниченными и размер их определялся не объемом и сущностью каких-либо более отдаленных культурно-экономических задач, **а непосредственными, ближайшими и прямыми нуждами дороги.** Мурманская железная дорога, пока она не достигла полной самоокупаемости и бездефицитности своего хозяйства, конечно, и не может отпускать своих, назначаемых на технические надобности, средств в предприятия, не обслуживающие непосредственно нужд хозяйства дороги. Особенно это невозможно в текущий, еще не закончившийся период достройки дороги и приведения всей ее линии в техническое состояние, соответствующее ее магистральному значению. Когда будет закончена достройка и дорога станет бездефицитной — а этот момент уже близок, тогда будет, вероятно, вполне возможным ассигнование средств из прибылей дороги на усиление и

развитие промышленно-коммерческих предприятий, технически не связанных с ее транспортными функциями. До того же времени нужно считать, что действующие предприятия (Лесной Отдел и Желрыба) должны развивать свою работу **лишь на те оборотные средства железной дороги, которые в них уже вложены, и на прибыли от операций на эти средства.** Ассигнование средств за счет дороги возможно, впрочем, и на новые предприятия, но опять таки лишь в той мере, в какой организация таких предприятий будет вытекать из технических нужд дороги, — например, обслуживая жилищное и другое строительство по линии и в ближайших к ней местностях.

Необходимость и целесообразность передвижки части денежн. колонизационн. фонда в промышленные предприятия.

Единственным и главным источником, из которого могут быть почерпаемы средства в ближайшее время на развитие промышленных предприятий в районе дороги, является денежный колонизационный фонд, образующийся из поступлений за эксплоатацию предоставленной дороге территории.

По совершенно ясной формулировке ст. 10 Положения о колонизации Карельско-Мурманского края средства денежного колонизационного фонда предназначаются: а) на колонизационные нужды, б) на укрепление самой дороги и в) **на развитие промышленных предприятий дороги** в названном крае.

Специальный денежный колонизационный фонд, предназначенный на перечисленные надобности, составляется из различных платежей рентного характера (корневая стоимость леса и платежи, причитающиеся к уплате за право пользования территорией дороги) и из чистых прибылей от эксплоатации лесов и от других предприятий по использованию природных богатств на территории дороги. Совершенно ясно, что **если обосновывать всю культурно-колонизационную работу только на собирании платежей рентного характера, то сколько-нибудь широко эта работа развиться не может.** На дорогу возложена задача более активной работы по развитию в крае именно промышленного производства. Совершенно ясно и то, с другой стороны, что без такого развития промышленного производства не могут сколько-нибудь заметно возрастать и рентные поступления. Рентные поступления должны рассматриваться как основ-

ной и на первое время единственный фонд для развития колонизационной работы и **промышленных предприятий**; затем, с развитием последних, этот финансовый фонд усиливается путем реализации прибылей от этих предприятий, что вместе с тем повышает и рентные поступления, дающие дальнейшее усиление денежного колонизационного фонда.

Как можно было видеть из сказанного выше, задачей начального периода колонизационной работы должно было быть и было, во-первых, закрепление на территории дороги нужного для нее постоянного технического служебного персонала, во-вторых, привлечение в край некоторой добавочной трудовой силы, в третьих, создание вдоль дороги ряда колонизационных поселков-очагов, к которым должно „прививаться" дальнейшее заселение края. Эта работа выполнялась в первые два года работой дороги и продолжается в текущем. Основной кадр добавочного населения создан. Его укреплению способствовала ссудная и материальная помощь, оказанная за счет колонизационного денежного фонда. В дальнейшем, переселенцы должны становиться на свои ноги и центр тяжести работы дороги, как колонизационного органа, должен быть перенесен в организацию заработков в экономически нужном и целесообразном промышленном производстве.

Отсюда вывод: **значительнейшая часть денежного колонизационного фонда на предстоящий ближайший период должна быть передвинута на организацию и развитие промышленных предприятий Мурманской железной дороги в Карельско-Мурманском крае**, — тех предприятий, в которых переселенцы (и местное население) получат свои дальнейшие заработки, и чистые прибыли от которых будут усиливать денежный колонизационный фонд. Совершенно ясно, что это абсолютно соответствует указаниям, изложенным в Положении о колонизации Карельско-Мурманского края, ст 10. **Наступает момент, когда это указание должно быть выполнено.**

Организация лесопромышленных предприятий.

Реальные возможности осуществления намечающегося предположения несомненны. Вполне понятно, что развитие промышленного производства пойдет прежде и больше всего по линии использования главного природного богатства края — лесов. В связи с этим Правление Мурманской железной дороги будет развивать, прежде всего, работу

существующего уже органа Лесного Отдела, придав ему характер вполне промышленно-коммерческого предприятия, состоящего и действующего на коммерческом расчете. Лесной Отдел — „Желлес“ стоит в центре разветвленного промышленно-коммерческого хозяйства дороги, отдельные части производства которого являются комбинатом предприятий, взаимно поддерживающих друг друга.

В связи с достройкой дороги, с ростом хозяйства самого Отдела, с потребностью развивающегося краевого хозяйства, с увеличением населенности районов дороги, с намечающимся использованием для значительной части дороги Шпицбергенского угля и с уменьшением, в связи с этим, масштаба заготовок дровяной древесины, выявляется необходимость перенести деятельность Лесного Отдела на производство более ценной продукции по переработке лесного сырья. Конъюнктуры для этого, как выше установлено, являются вполне благоприятными. Кроме того, в цикл настоящих мероприятий, конечно, нужно будет внести и меры к дальнейшему завоеванию потребителя и рынков для размещения продукции развивающегося деревообрабатывающего производства.

Подробно развивать здесь предположения о **технике** мер по усилению и развитию древообрабатывающего производства и приводить калькуляционный материал не приходится. Однако же, **основные организационные пункты** изложить нужно для того, чтобы была яснее видна целесообразность передвижки более или менее значительной части денежного колонизационного фонда в дело развития промышленного производства в районе дороги. Эти организационные пункты сводятся к следующему.

Организация „Желлеса“.

„**Желлес**“ из подсобного предприятия дороги **должен стать самостоятельным промышленно-коммерческим предприятием,** находящимся под общим наблюдением Правления Дороги, в области технической и коммерческой действующим самостоятельно, но с ответственностью пред Правлением.

В рамках точных планов своей работы **Желлес** будет работать на средства, которые сложатся из его имущества и вложенного в дело капитала дороги с операционными прибылями на него, из коммерческого кредита, к которому „Желлес“ будет иметь право прибегать, из средств, кото-

5

рые могут быть отпущены на расширение дела дорогой, и из средств, **которые по указанным выше причинам должны быть внесены в дело за счет денежного колонизационного фонда.**

Желлес должен удовлетворять своей продукцией **все нужды Мурманской железной дороги, железнодорожного и колонизационного строительства** и развить производство до таких размеров, чтобы было возможно **поставить на рынок** для продажи на коммерческих началах **как можно больше** и как **можно более дорогих** избытков продукции своего производства.

В целях возможного понижения себестоимости продукции **Желлес должен обеспечить себя вполне достаточным запасом сырьевого материала с расчетом полной нагрузки своих отдельных предприятий, беспрерывности их работы** и без неустойки перед требованиями потребителей и рынков на его продукцию, — **но и без перепроизводства** отдельных ее видов, что крайне убыточно для коммерческого дела.

Желлес для получения больших доходов внутри своих отдельных предприятий и внутри районов, где они будут работать, **должен интенсифицировать свои производства**, вырабатывая из лесного сырья не полуфабрикат, а возможно более разнообразную и законченную продукцию, как товар наиболее ценный, способный при его коммерческой реализации перетянуть в предприятия и тяготеющие к нему районы наибольшие средства и дать предприятию наибольшую выгоду.

При этом, в целях наиболее выгодной реализации продукции, **обязателен учет и использование коммерческих конъюнктур внутреннего и внешнего потребления и рынков.**

Программа работы действующих заводов Желлеса должна определяться соответственно их оборудованию и полной возможной производительности, **но исходя из соображений наиболее полного и рентабельного использования древесины.** Однако же для расширения и интенсифицирования производства, усовершенствование оборудования лесообрабатывающих устройств и расширение их сети — есть обязанность Желлеса.

Снабженческие операции будут выполняться и впредь не Желлесом, а другим, более приспособленным для того

аппаратом Желрыбы, благодаря чему соответствующая часть оборотного капитала Желлеса будет при более быстром обращении повышать прибыльность операций Желрыбы, но с обязательным условием не повышать, а понижать для Желлеса стоимость необходимого ему снабжения, а через это и себестоимость его продукции.

Заготовки лесоматериалов, нужных для коммерческих и промышленных операций Желлеса, **должны быть строго подчинены правильно разработанным планам и выполняться без перебоев** и во всей мере плановых заданий, — в чем чрезвычайно заинтересовано дело увеличения колонизационного денежного фонда. Используема в порядке заготовок должна быть вся подлежащая оплате попенщиной древесина, которая может быть отпускаема из лесов дороги по лесоотпускным сметам.

Чистая прибыль от всех операций Желлеса будет распределяться на три категории. Часть ее должна быть оставляема в самом предприятии на дальнейшее его развитие и укрепление. **Часть должна поступать в денежный колонизационный фонд для финансирования работы по дальнейшему заселению края** и устройству хозяйства населения. Часть, наконец, будет обращаема на организацию новых предприятий для расширения промышленного использования других природных запасов края и для обслуживания других, назревающих культурно-экономических потребностей.

Организация „Желрыбы“. Переходя теперь к предположениям относительно использования других природных запасов, нужно остановиться прежде всего на рыбных богатствах. По этой линии будет работать, как и раньше, „Желрыба“. Вопрос об усилении ее оборотных средств разрешается в плоскости повышения доходности ее промышленных, коммерческих и комиссионных (снабжение рыбаков и сбор продукции их промысла путем товарообмена) операций, осуществления права получения кредитов под продукцию и ссуд под товар и повышения авансов на снабжение от Желлеса, возможное в связи с общим увеличением оборотных средств и операций последнего. При таких условиях усиления средств „Желрыбы“ непосредственно за счет колонизационного фонда на ближайшее время не потребуется. Но заранее предусматривается, наоборот, возможность, при успешности работы Желрыбы,

*

выделение части из ее прибылей на усиление денежного колонизационного фонда, равно как и на организацию других предприятий.

Вопрос использования недр и гидроэнергии.

Что касается использования полезных ископаемых и источников гидроэнергии, то сколько-нибудь детально разрешить этот вопрос, даже хотя бы только в масштабе организационных предположений, едва ли возможно. Причина этого заключается, прежде всего, в том, что еще недостаточно установлена, как об этом говорилось выше, промышленная ценность имеющихся и известных уже месторождений ископаемых. Источники же гидроэнергии, конечно, очень обильны и среди них имеются очень мощные. Но для широкого использования их благоприятный момент наступит поздней, когда вообще двинется значительно вперед культурное и экономическое развитие в крае. Это нужно сказать, стоя на почве конкретных возможностей и трезвой неотвлеченной оценки современных и ближайших конъюнктур. Но в перспективе и принципиально, конечно, нужно признать теперь же, что в области использования недр и гидроэнергии возможности весьма велики. Реализацию их надо поставить в программу общего промышленного развития в крае, но надо определенно в то же время сказать, что **путь к этому лежит через развитие в первую очередь лесной, лесообрабатывающей и рыбной промышленности,** через дальнейшее увеличение населенности края, через увеличение сети путей сообщения, — к чему и должны быть в первую очередь направлены организующиеся и функционирующие силы и средства.

Строительное дело.

Есть, однако, одна отрасль работы, для осуществления которой можно будет в ближайшей очереди организовать особое предприятие по строительному делу, имеющее целью постройку домов, складочных помещений, вспомогательных сооружений различного рода и грунтовых дорог. Нужда в таком строительстве уже назрела и выявляется все больше и больше, что вполне понятно в крае, который начал заселяться, хозяйственно развиваться и крепнуть. И самой Мурманской железной дороге нужно будет значительно развить строительную работу, до сего времени попутно выполнявшуюся разными техническими ее органами. Если это было возможно до

настоящего времени, когда дорога находилась еще в стадии строительства (достройки), когда она не была достаточно технически усовершенствована, то теперь с достройкой дороги, с усилением движения, с усилением и осложнением функций ее технических служб, необходимо освободить последние от всего того, что им было придано сверх их прямых технических задач, — и в частности от исполнения попутных строительных заданий. Технический транспортный аппарат дороги только при таком условии может быть на должной технической высоте, соответствующей все возрастающему общегосударственному значению дороги.

Организация „Желстроя". В виду всего этого было бы вполне целесообразно и своевременно **образовать при Мурманской железной дороге особое строительное предприятие — „Желстрой"**, поставив его на хозяйственно-коммерческих началах, на началах не только самоокупаемости, но и коммерческой прибыльности его работы. Будет ли такое предприятие отдельным и самостоятельным, или же только одним из предприятий Желлеса, — это вопрос техники. Важно в данном случае то, что Желстрой, обслуживая всю нужду в строительстве железной дороги на договорных началах с отдельными ее службами (также, как сейчас работают Желлес и Желрыба), может взять на себя выполнение строительных работ и для посторонних железной дороге организаций и для частных лиц из местного населения и колонистов-переселенцев. Для последних, а поскольку в этом заинтересован Колонизационный Отдел Правления дороги, то и для него, было бы крайне выгодно иметь организацию, обеспеченную средствами, материалами и техническими силами для быстрого и дешевого строительства. При стандартизации жилищных построек они могли бы быть особенно дешевыми, так как все их части могли бы производиться механизированно. Поэтому, поскольку данное предположение удалось бы провести в жизнь, целесообразно бы выделить в состав оборотных средств Желстроя часть денежного колонизационного фонда, разгрузив одновременно колонизационный аппарат дороги от строительных функций, которые для него довольно трудны и не всегда выгодны, — уже хотя бы по одному тому, что для сравнительно небольшого дела в аппарате нужно иметь особый штат технических строительных сотрудников.

Предприятия Мурманской жел. дор. как промышленный комбинат.

Сеть промышленно - коммерческих предприятий Мурманской железной дороги, организованная и работающая по приведенной схеме, явится развитием того комбината, начало которому положено в объединенной деятельности Лесного Отдела и Желрыбы. Эти предприятия колонизуют край, создают в нем промышленное производство, усиливают грузооборот дороги, реализуют основывающиеся на природных богатствах края производственные возможности, связывают край с рынками потребления, привлекают к нему их внимание и тем самым средства на дальнейшее расширение производства, — в общем проводя, таким образом, **всю систему культурно-экономических мероприятий, которые в совокупности своей и являются планомерной колонизационной работой.** Сеть этих предприятий, являясь комбинатом отдельных производств, взаимно друг друга поддерживающих, представляет собой не столько замкнутое хозяйство, (ибо нет смысла поддерживать производсто производством, если нет в конечном итоге роста продукции для товарно-рыночного оборота), сколько хозяйство, объединенное единой целью, технически хорошо, широко и разносторонне поставленное и потому способное в минимум времени, **с затратой минимума средств, получаемых притом же из производства, а не из казны,** достигнуть максимума количества и наиболее нужной в народно-хозяйственном обороте продукции.

Перспективы совершенно реальные, конкретные, достижимые, заслуживающие того, чтобы на осуществление их были затрачены многие усилия и достаточно средств.

Организация переселенческого дела в связи с промыш. произв.

В заключение настоящей главы следует рассмотреть, как может отразиться собственно на переселенческом делев колонизуемых районах дороги отлив некоторой части средств из колонизационного фонда в промышленные предприятия.

Прежде всего, в силу этого, должен уменьшиться объем ссудной материальной помощи переселяющимся. Масштаб землеотводных и культурно-вспомогательных переселенческих работ может оставаться без изменения, если только, при уменьшении ссудной помощи, не понизится спрос на землю со стороны желающих переселиться в Карельско-Мурманский край. Последнего же ожидать нельзя.

Стремление переселиться в Карельско-Мурманский край выразилось уже в заявлениях об этом, поступивших от 2.435 семей с числом их членов в 11.113 человек. Масштаб землеотводных работ и работ по водворению переселенческих участков выражается пока в круглых цифрах в 500 семейств или около 2.000 человек обоего пола и всех возрастов в год.

При таком положении единственной правильной схемой дальнейшего ведения собственно переселенческого дела может быть только такая: из всех заявивших желание переселиться в Карельско-Мурманский край следует произвести отбор только тех, кто достаточно имущественно обеспечен и достаточно приспособлен, чтобы вести хозяйство даже независимо от заработка на стороне. Только в соответствии с этим нужно будет осуществлять землеотводное дело и водворение переселенцев. И то и другое можно усиливать в соразмерности с развивающимся промышленным производством, в котором добавочное население будет безотказно получать заработки. Ссудная материальная помощь на ближайший период должна быть сильно снижена в целях экономии средств на развитие промышленных предприятий. В последующем времени, после того как из прибылей развившихся промышленных предприятий начнет усиливаться денежный колонизационный фонд, масштаб материальной помощи снова может быть расширяем. **Такой метод не может быть рассматриваем, как колеблющаяся неустойчивая политика.** Она является, наоборот, наиболее планомерным и достигающим именно постоянного равновесия между населенностью и „трудовой емкостью" каждого отдельного района в каждый отдельный период.

Ясно, что намечаемая тактика ни в коей мере не противоречит общим принципам. Как соответствующая в то же время реальным условиям и потребностям колонизационного дела в Карельско-Мурманском крае, такая тактика должна быть проведена в настоящей ближайшей фазе развития этого дела. **В соответствии с этим должен быть построен план колонизационой работы в ближайшие предстоящие годы и в соответствии с этим должен быть перестроен действующий технический аппарат.**

Во всем колонизационно-переселенческом деле в Карельско-Мурманском крае такая именно его постановка

отразится только благоприятно. Те переселенцы которые уже поселились в крае, будут иметь обеспеченный заработок в развивающемся производстве. Вторая очередь переселенцев, отобранных из большой массы, будет водворяться и устраиваться в крае, главным образом, своими силами и за счет своих средств. Тем временем, с развитием и укреплением производства в предприятиях дороги, будет снова увеличиваться нужда в трудовых силах, т.-е. подниматься трудовая емкость района,—но и будут накопляться средства для продолжения переселенческой работы в масштабе, увеличенном в соответствии с повышением спроса на трудовую силу. **При таком плановом, строго выдержанном направлении дела колонизационная работа дороги будет действительной планомерной колонизацией.**

VI.

Соотношения между Правлением Мурманской железной дороги и другими центральными и местными органами.

Разносторонность колонизационной и промышленной работы дороги.

Деятельность Правления Мурманской железной дороги обнимает и будет обнимать очень разнообразные отрасли местного и государственного хозяйства. В связи с этим работа Правления соприкасается более или менее близко с местными интересами и затрагивает работы местных органов управления и хозяйства. Поэтому при оценке работы дороги, с одной стороны, и при рассмотрении и критике ее операционных предположений и планов с другой стороны, могут возникать и действительно возникали трения, подчас определенное недовольство, чуть не переходящее в обвинение дороги в том, что она присваивает не принадлежащие ей права и не считается или мало считается с интересами краевого хозяйства и с указаниями или требованиями местных органов. Из всего этого создаются в лучшем случае по существу не нужные, а иногда и вредящие делу затруднения. Они вытекают или из недоразумения, взаимной непонятности, или из слишком узкого понимания местных интересов и общегосударственных нужд и потребностей.

В виду еще большей, чем ныне, сложности работы дороги в ближайший предстоящий период, в виду наступления такого момента в деятельности дороги, который несомненно должен стать переломным, необходимо изжить указанные шероховатости, выяснив до конца точки зрения Правления дороги на соотношение между ее работой, местными интересами, работою местных органов и деятельностью других предприятий в районе дороги.

Вполне естественно в соответствии с конструкцией общесоветскаго аппарата, что надзор и контроль за работой дороги, в целях согласования этой работы с деятельностью различных ведомств и предприятий в крае, должен принадлежать высшим плановым и контрольным органам. При выработке проекта Положения о колонизации Карельско-Мурманского края, в чем Правление Мурманской железной дороги принимало очень близкое участие вместе с Экосо Северозападной Области, было установлено, что указанное согласование деятельности дороги и других ведомств и предприятий осуществляется через Севзапэкосо. Последнее является органом с широкими полномочиями и имеет возможность путем привлечения к своей работе целого ряда хозяйственных и вообще различных специальных органов решительно направлять в нужную сторону общую их деятельность, как в порядке плановом, так и в порядке контроля и надзора. Севзапэкосо до сего времени оказывало Мурманской железной дороге в ее колонизационной и культурно-просветительной работе полную поддержку. Эта поддержка выражалась или в содействии в проведении различных мероприятий, или же путем соответствующего воздействия на другие ведомства и предприятия. Севзапэкосо,как орган, стоящий выше узко-районных интересов, может оценивать их по действительному значению и подчинять более широким государственным интересам не только без существенного ущерба для местных нужд, но скорей с пользой для отдельных районов. Правление Мурманской железной дороги, как ответственный государственный аппарат, всегда стояло и стоит на такой именно точке зрения.

Руководящая роль Севзапэкосо, как планового органа, согласую-

В соответствии с этим должна быть построена техника соотношений Севзапэкосо и Мурманской железной дороги,

щего работу разных учреждений.

государственного как органа, выполняющего колонизационную работу в Карельско-Мурманском крае. Круг деятельности Севзапэкосо в отношении колонизации в ст. 20 Положения СТО 25 Мая 1923 г. изложен с полной определенностью и ясностью, исключающими всякие недоразумения. Следует особенно отметить в данном случае, что по точному смыслу ст. 19 Положения СТО на Севзапэкосо возлагается руководство вообще колонизацией Карельско-Мурманского края, а равно объединение и согласование деятельности различных ведомств и предприятий по колонизации этого края. Таким образом ясно, что Северозападному Экосо подчиняется колонизационная работа в пределах Карельско - Мурманского края не только Правления Мурманской железной дороги, но и всякого другого органа, который вел бы здесь также колонизационную работу. Нужно отметить и то, что по точному смыслу указанной статьи руководству и контролю Севзапэкосо подчиняется только специфически колонизационная работа Правления Мурманской железной дороги и эксплоатация предоставленной дороге торритории, но не техническая деятельность его, как полномочного транспортного органа по эксплоатации дороги и по ведению вспомогательных ее предприятий хозяйственно-коммерческого характера.

Это не исключает, конечно, тех прав Экосо, которые принадлежат ему, как органу, планирующему, направляющему и согласующему всевозможную работу государственных учреждений и народно - хозяйственных предприятий. С этой точки зрения Правление Мурманской железной дороги не может не признать, что вся его деятельность в целом, а не только колонизационная, может и должна быть предметом наблюдения и обсуждения в Севзапэкосо. Севзапэкосо является в отношении этих работ направляющим органом,—не более, чем это ему присвоено в отношении всяких других производственных государственных органов.

Колонизационная Комиссия Севзапэкосо.

Для осуществления тех прав, которые в отношении колонизации Карельско-Мурманского края присвоены Положением СТО Областному Севзапэкосо, последним в соответствии с ст. 19 этого Положения учреждена постоянная Комиссия под именем Колонизационной.

В лице этой Комиссии Севзапэкосо должно было получить орган, облегчающий его работу по данной отрасли. Она должна стать органом, непосредственно рассматривающим соответствующие вопросы и освещающим их для Севзапэкосо. Вместе с тем, Колонизационная Комиссия должна облегчить и деятельность Правления Мурманской железной дороги путем скорейшего, жизненного согласования интересов различных ведомств и организаций и быстрой разработки возникающих в новом деле вопросов.

Однако, некоторые организационные дефекты не дали Колонизационной Комиссии занять такое положение.

Поскольку Колонизационная Комиссия является органом Севзапэкосо для выполнения определенных функций по руководству делом колонизации, облеченным всеми правами Севзапэкосо в этом отношении, принципиально против нее возражать нельзя. Но для того, чтобы ее деятельность стала действительно полезной, необходимо точно урегулировать и выправить ее работу в соответствии с потребностями живого текущего колонизационного дела.

Необходимость урегулирования соотношений между Колонизац. Комисс., Севзапэкосо и Правл. дороги.

Такое урегулирование нужно и необходимо особенно в виду неизбежного переконструирования колонизационной работы дороги в предстоящем будущем в соответствии с изложенными в предшествующих главах принципами и предпосылками.

Как уже известно, центром колонизационной работы в начальном ее периоде было переселенческое дело, осуществляемое на средства колонизационного фонда, которые слагаются почти исключительно из поступлений рентного характера. В предстоящем будущем колонизационная работа должна развиваться по линии усиления производства через промышленно-коммерческие предприятия дороги, в которые должна быть передвинута нужная часть денежного колонизационного фонда, при чем часть чистых прибылей предприятий, в свою очередь, должна усиливать колонизационные денежные средства.

До сего времени промышленно-коммерческие предприятия Мурманской железной дороги, действовавшие не на средства колонизационного фонда, а на кредиты Народного Комиссариата Путей сообщения, были транспортными вспомогательными предприятиями дороги. Поэтому в соответ-

ствии с действующими законами и распоряжениями они ни в какой мере не подчинялись руководству Колонизационной Комиссии, осуществляющей лишь те права Севзапэкосо, которые ему предоставлены ст. 20-й Положения СТО от 25 Мая 1923 года. Правление дороги ведет дело этих предприятий с ответственностью перед НКПС в соответствии с правами и полномочиями, предоставленными Правлением по Положению о них.

Но в дальнейшем, когда в промышленно-коммерческие предприятия дороги будет перемещена часть денежного колонизационного фонда, и когда эти предприятия вместе с тем получат большой уклон в сторону колонизационной работы, Севзапэкосо получит право руководства ими и контролирование их работы уже в **специальном порядке Положения СТО о колонизации Карельско-Мурманского края.** По этому Положению Севзапэкосо определяет размер средств, которые следует назначать по годовым сметам на организацию и развитие промышленных предприятий дороги; ему принадлежит участие в рассмотрении организационных планов таких предприятий и контроль над расходованием отпущенных средств колонизационного фонда. Опять таки, поскольку соответствующие права будут делегированы Севзапэкосо его Колонизационной Комиссии, принципиально возражать против целесообразности этого нельзя, — но в практическом применении именно в данной отрасли особенно необходимо установить точную технику работы Комиссии и точно урегулировать объем ее прав, в полном соответствии как с потребностями и выгодами дела, так и с действующими законами и правилами.

Органы Мурманской железной дороги — Правление и его соответствующие Отделы — Колонизационный, Лесной, а также Желрыба и другие, могущие быть учрежденными, предприятия являются по действующим правилам техническими исполнителями соответствующих заданий Правления дороги. Правление же является органом, непосредственно руководящим технической работой указанных своих технических органов. Правление ответственно за работу этих органов перед НКПС, перед Севзапэкосо и перед другими государственными высшими и плановыми органами, — в объеме, устанавливаемом соответствующими законоположениями. Техническим распорядителем действиями своих

технических органов является, таким образом, Правление Мурманской железной дороги, и Колонизационная Комиссия в техническую работу органов Правления никоим образом вмешиваться не должна: иначе получится всегда вредная для дела раздробленность и двойственность техническо-распорядительных функций.

Это должно быть проводимо особенно строго и последовательно в отношении промышленно-коммерческих предприятий, которые будут поставлены на строго коммерческий расчет. Правление считает совершенно необходимым предоставить не только таким предприятиям в целом, но и отдельным составным частям их, как например, отдельные районы лесозаготовок, отдельные фабрики или заводы, самостоятельность работы и оперирования данными им оборотными операционными средствами—на началах децентрализации лишь под общим направляющим руководительством Правления и, конечно, с полной ответственностью пред последним за целесообразное и коммерчески выгодное употребление этих средств. Очевидно, что самое существо работы так поставленных предприятий, их коммерческая природа исключает всякое вмешательство в их технические действия со стороны Колонизационной Комиссии или иных органов **планового** руководства.

Из этого вовсе не следует, что Правление дороги через свои органы хочет совершенно автономно и безответственно вести работу по развитию промышленности в колонизуемом крае. Наоборот, Правление всецело принимает на себя ответственность за ведение этого дела. В частности, в отношении той доли денежного колонизационного фонда, которая будет определена на развитие промышленных предприятий дороги и вложена в них, Правление определенно гарантирует, что эти средства не перейдут в фонд дороги и будут оставаться фондом специального назначения по ст. 10 Положения СТО от 25 мая 1923 года. Оно берет на себя ответственность за то, что эти средства могут быть возвращаемы в состав денежного колонизационного фонда в определенные сроки и независимо от того, будет ли или не будет прибыльным предприятие, в которое они вложены. Далее, как упоминалось выше, Правление определенно стоит на такой точке зрения, что чистая прибыль от данного промышленного предприятия поступает

в колонизационный фонд во всяком случае в доле, соответствующей сумме колонизационного фонда, вложенной в дело, а при благоприятных условиях в большей доле. Дело в том, что промышленно-коммерческие предприятия в дальнейшем, по взгляду Правления, станут в ряд предприятий глубоко колонизационного значения, повышая трудовую емкость края через развитие промышленного производства и накопляя средства для колонизационной работы через присоединение части чистых прибылей к денежному фонду специально колонизационного назначения.

Но именно потому, что Правление принимает на себя ответственность за все это, оно твердо стоит на том, что оно и его технические органы, особенно в плоскости промышленно-коммерческой работы должны пользоваться полной оперативной самостоятельностью. Оно только тогда может быть ответственным за результат работы, когда последняя не будет тормозиться и задерживаться вследствие неурегулированности соотношений между плановыми органами и техническим аппаратом дороги.

Желательная и целесообразная схема соотношений между Севзапэкосо и Правлением Мурманской железной дороги.

Основываясь на изложенных соображениях, можно было бы формулировать соотношения между Севзапэкосо (непосредственно или через Колонизационную Комисссию) и Правлением Мурманской железной дороги по такой схеме:

А. **По части колонизационно-переселенческих мероприятий,** выполнение которых регулируется специальными правилами Наркомзема РСФСР (28 октября 1924 года — 12 февраля 1925 г.), Севзапэкосо принадлежат права, точно и определенно очерченные в ст.ст. 19 и 20 Положения СТО от 25 мая 1923 года, а именно:

1. Правление Мурманской железной дороги через Колонизационный Отдел вырабатывает ориентировочный перспективный план и годовые операционные планы колонизационно-переселенческих мероприятий и годовые финансовые сметы. То и другое передается в Колонизационную Комиссию Севзапэкосо.

2. Севзапэкосо рассматривает эти планы и сметы и в окончательно согласованном виде направляет планы на утверждение Наркомзема РСФСР, а сметы вместе с годовыми операционными планами на утверждение СТО.

3. Проведение колонизационно-переселенческих мероприятий на территории, предоставленной дороге, в соответствии с утвержденными годовыми планами и сметами, принадлежит целиком Правлению дороги и осуществляется им через Колонизационный Отдел.

4. Руководство колонизационной работой Правления дороги, как составная часть возложенного на Севзапэкосо общего руководства всей колонизацией Карельско-Мурманского края в целом (ст. 19-я Положения СТО от 25 мая 1923 г.), осуществляется со стороны Севзапэкосо через Колонизационную Комиссию в порядке и пределах, точно очерченных в ст. 20 Положения СТО.

5. В частности, наблюдение за исполнением планов колонизации (пункт „И" ст. 20 Положения СТО), поскольку это относится к работе Правления Мурманской железной дороги, должно осуществляться Севзапэкосо непосредственно или через соответствующие его органы.

6. Ни в коем случае не может быть допускаемо распорядительных действий со стороны органов или агентов Севзапэкосо в отношении технического аппарата Правления—Колонизационного Отдела. Правлению должны сообщаться вытекающие из наблюдения за работой технического отдела указания и только Правление в порядке распоряжений своему техническому аппарату может проводить в жизнь эти указания.

7. За Колонизационной Комиссией, если ее существование и в дальнейшем будет признано необходимым, должна остаться роль подготовки для Экосо тех дел и вопросов, которые по ст. 20 Положения СТО подлежат рассмотрению и разрешению Севзапэкосо. Если же последнее найдет необходимым передать Комиссии часть своих функций для самостоятельного выполнения, то это должно быть точно и определенно формулировано, дабы устранить всякие недоразумения.

8. Контроль над расходованием средств колонизационного фонда, как и в настоящее время, вполне осуществим в порядке рассмотрения и утверждения Севзапэкосо квартальных расписаний, ознакомления с квартальными и годовыми отчетами и путем обследования, организуемого в общем порядке органами НКФ.

Б. **По части промышленно-коммерческих предприятий дороги, поскольку они организуются и ведутся на средства НКПС, без участия денежного колонизационного фонда,** Севзапэкосо принадлежит направляющая в плановом порядке роль лишь в пределах, какие установлены для Севзапэкосо в отношении всякого рода хозяйственных и промышленных предприятий, ведущихся государственными органами.

В. **По части промышленно-коммерческих предприятий, операции которых ведутся полностью или хотя бы частью на средства денежного колонизационного фонда,** Севзапэкосо должно принадлежать право специального наблюдения за соответствием их работы с общими колонизационными задачами, а именно:

1. Организационные планы таких предприятий подлежат рассмотрению Севзапэкосо, в целях уяснения целесообразности ассигнования средств колонизационного фонда на организацию или развитие таких предприятий, и определения суммы этих средств согласно ст. 10 Положения СТО.

2. Правление Мурманской железной дороги действует в пределах организационных планов промышленно-коммерческих предприятий совершенно самостоятельно через свои соответствующие хозяйственно-технические аппараты, каковыми являются Лесной Отдел или Желлес, Желрыба и другие, могущие быть учрежденными, но при своей ответственности перед Экосо за целесообразное с точки зрения развития производства и коммерчески неубыточное расходование средств колонизационного фонда.

3. Севзапэкосо должны быть представляемы Правлением дороги необходимые материалы и данные для учета чистых прибылей промышленно-коммерческих предприятий дороги, для установления долей прибыли, которые должны остаться в предприятиях или пойти на организацию и развитие других предприятий, или поступить в денежный колонизационный фонд на расширение или укрепление колонизационно-переселенческого дела.

4. Севзапэкосо по соглашению с Правлением Мурманской железной дороги может устанавливать определенные условия передачи в то или иное предприятие сумм из денежного колонизационного фонда, хотя бы на началах ссуды или займа за %%, или за обязательное отчисление продукции данного предприятия на нужды колонизационно-

переселенческого дела, или с обязанностью обеспечить заработком в предприятии определенное количество переселенцев и т. п.

5. Деятельность хозяйственно-технических аппаратов дороги, ведущих промышленно-коммерческие операции регулируется исключительно Правлением дороги в порядке, который устанавливается для этого им, как распорядителем всей промышленно-коммерческой работой дороги, что не исключает права Севзапэкосо подвергать эту деятельность контролю и ревизии в общем порядке.

Ответственность Правления дороги. Намечая приведенную схему соотношений между ним и Севзапэкосо, Правление Мурманской железной дороги все время имеет в виду, что оно в своей деятельности как колонизационно-переселенческой, так и промышленно-коммерческой выступает как государственный орган, ответственный в полной мере перед высшими плановыми и хозяйственными органами.

Но нужно, чтобы Правление было правильно понято, когда оно настойчиво утверждает, что в технику, в постоянную повседневную работу служебных органов Правления, проводящих его работу в жизнь, другим агентам или органам вмешиваться ни коим образом не следует.

Если Правление, как государственный орган, берет на себя ответственность за результат работы его аппарата, если оно берется следить за тем, чтобы эта работа подчинялась правильному порядку, то оно в то же время хочет, чтобы другие руководящие органы со своей стороны следили за тем, чтобы их агенты, выражаясь просто, не мешали работе органов Правления. Вряд ли нужно добавлять при этом, что во всех случаях, когда в работе агентов или органов Правления обнаруживаются признаки незаконности или преступности, конечно, вмешательство соответствующих учреждений государственного управления неизбежно. Это само собой и разумеется и Правление, которому характер работы его органов и агентов по существу видней, само всегда озабочено тем, чтобы эта работа была не только правильна и целесообразна, но и прежде всего законна. В этом отношении политика Правления всегда была и останется жесткой и твердой.

Правление Мурманской железной дороги и Севзапэкосо, как ответственные государственные органы, стоят несо-

мненно на одной и той же точке зрения и следуют одним и тем же принципам. Совместная их работа по проведению в высших законодательных учреждениях основного колонизационного акта — Положения о колонизации Карельско-Мурманского края, является залогом того, что и в дальнейшем работа этих органов будет вполне согласована.

Взаимоотношения Правления с местными органами АКССР и Мурманской губернии.

При таких же условиях не представляется ни особо сложным, ни трудным согласовать работу Правления и с местными краевыми органами Карельской Республики и Мурманской губернии. Неизбежные в начальном периоде шероховатости имели место в отношениях с Карельскими органами, а также и с Мурманскими. Они вытекали или из взаимной непонятости, или, можно сказать это прямо, — из недоверия к методам и силам Мурманской железной дороги. Выступление последней в деле колонизации было первым опытом „железнодорожной" колонизации и недоверие было вполне понятно и допустимо. Но дело делалось и результаты его говорят сами за себя. С Карелией несогласия, шероховатости, недоверие изжиты и более не имеют места. Наоборот, 5-й Всекарельский съезд, оценивая направление работы Мурманской железной дороги, подчеркнул достижение увязки этой работы с деятельностью местных органов Карелии и констатировал, что мероприятия, проведенные дорогой, благотворно отражаются на экономическом подъеме всего Карельско-Мурманского края. Местные органы Мурманской губернии несколько отстали в этом отношении от Карельских. Но причина этого крылась не столько в недоверии к Мурманской железной дороге, сколько скорее в неверном понимании местных интересов и отчасти в стремлении увеличить местные средства. Но и этому недоразумению положен конец: работа Правления дороги с Мурманскими органами во главе с Мурманским Губисполкомом является уже согласованной.

Сотрудничество с рациональным распределением функций, как основа взаимоотношений между Правлением дороги и Севзапэкосо.

Недоверию, казалось бы, места теперь быть не должно ни со стороны местных органов Карельско-Мурманского края, ни со стороны, тем более, Севзапэкосо, близко знающего работу Правления. Последнее, как известно, широко публикует данные и

подробнейшие сведения о своих выполненных и текущих работах. Правление уверенно констатирует поэтому, что теперь более, чем когда либо раньше, его соотношения с Севзапэкосо и местными органами должны выражаться, главным образом, **в сотрудничестве, покоющемся на доверии, а не в стремлении искать ошибок и неправильных действий, исходя из недоверчивости к Правлению, как бы из принципа.** Никто не будет утверждать, что сложная, новая, только что организуемая и проводимая „железнодорожная колонизация" в самом широком смысле этого слова, идет гладко, без ошибок и перебоев, по идеально правильно намеченной линии. Дело совершенно новое, мало поэтому могущее черпать руководящих указаний в опыте прошлого, не имеющее еще себе примера, не может пойти сразу вполне гладко и без погрешностей. Но в том, что уже сделано и достигнуто, всетаки положительного несравненно больше, чем отрицательного. **Намечаемое видоизменение линии колонизационной работы диктуется — этого нельзя упускать из виду, вовсе не тем, что основное начальное направление было взято неверно.** Именно сознательное отношение к предстоящей работе в дальнейшем, учет тех новых потребностей, которые нужно обслужить последующей работой, анализ и оценка комплекса конъюнктурных условий и влияний ближайшего периода, являются основанием требующегося видоизменения линии колонизационной работы. Но и эта линия не должна рассматриваться как окончательная и единственная на какой то долгий предстоящий период. Жизнь и экономика не подчиняются трафаретам и трафаретное направление дела колонизации — лучший способ омертвить это дело, лишив его жизненной основы. **Пройден будет еще один этап или фаза колонизационной работы — и снова нужно будет пересмотреть направление дела и несомненно придется видоизменить его в соответствии с реальными потребностями, но и с реальными возможностями.** В этом и заключается динамичность советского строительства, в котором нет места трафарету и исторической инерции. **Перестройка аппарата вытекает в таком случае вовсе не из того, что он неправильно или плохо построен, а из того, что ширятся и усложняются потребности — в результате работы, выполненной именно этим аппаратом.** Этот аппарат, таким образом, не

отбрасывается, как негодный, а улучшается и совершенствуется для предстоящей дальнейшей работы.

В жизни и работе Мурманской железной дороги приближается переломный момент. Как транспортно-технический орган с окончанием основной достройки по всей линии в текущем году дорога вступает с полными правами и технически достаточно оборудованной в ряд крупнейших и важнейших для государства рельсовых магистралей. Она влила в общее краевое хозяйство не мало энергии и труда, она увеличила кадры трудовой силы. Она создала и продолжает развивать сеть промышленно-производственных предприятий, которые совместно действуя, взаимно друг друга поддерживая, составляют единое хозяйство, несомненно самое мощное в крае. Этим путем дорога быстро идет к бездефицитности — и в этот период больше, чем когда либо, нуждается в сотрудничестве, содействии и поддержке других общегосударственных и местных органов. Она не отрицает возможности ошибок, ибо дело очень сложно и ново. Но в порядке **сотрудничества с правильным, точным и рациональным распределением функций**, этих ошибок легче избежать, а если они произойдут, — их легче исправить. Во всяком случае дорога вступает на новый путь с сознанием полной ответственности за предстоящее дело, но в то же время и с сознанием, что она будет действовать как полномочное государственное учреждение с той степенью самостоятельности, которая ей, как государственному учреждению присвоена, и по существу должна быть ей предоставлена.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ЗАЯВОК

о желании переселиться в Карельско-Мурманский край за время с 1 августа 1923 по 1 июня 1925 года.

Наименование и состав районов, откуда получены заявки	Число		В %%	
	Семей подавших заявки	Членов этих семей	Семей	В них человек
Северные губернии (Архангельская, Вологодская, Северо-Двинская и Вятская	450	2.301	18,48	20,70
Северо-Западные губернии (Новгородская, Псковская, Ленинградская, Череповецкая, Витебская)	378	1.783	15,52	16,04
Карелия (АКССР)	70	302	2,87	2,72
Центр (Владимирская, Иваново-Вознесенская, Калужская, Костромская, Московская, Нижегородская, Тверская, Смоленская, Ярославская, Воронежская, Курская, Орловская, Пензенская, Рязанская, Тамбовская, Тульская, Брянская)	551	2.424	22,63	21,82
Уральский район (Вотская, Пермская, Свердловская, Тюменская, Башкирская, Челябинская, Омская)	28	121	1,16	1,08
Поволжье (Татреспублика, Марийская ТК, Самарская, Саратовская, Ульяновская, Чувашская, Астраханская, Коммуна немцев Поволжья, Сталинская).	199	897	8,18	8,08
Украина и Юго-Восток (Полтавская, Харьковская, Черниговская, Донецкая, Екатеринославская, Одесская, Волынская, Киевская, Подольская, БССР, Гомельская, Полоцкая)	657	2.893	27,00	26,04
Прочие районы (Северный Кавказ, Узбекская, Азербейджан, Дагестан, Крым)	16	48	0,65	0,43
Сибирь (Ново-Николаевская, Омская, Алтайская, Ойратская				

Наименование и состав районов, откуда получены заявки	Число		В %%	
	Семей подавших заявки	Членов этих семей	Семей	В них человек
область, Иркутская, Енисейская, Области Якутская и Бурятская)	24	105	0,98	0,94
Степной край (Аральская, Туркестанская, Оренбургская, Семипалатинская, Сырь-Дарьинская, Уральская)	8	44	0,32	0,39
Дальний Восток (Амурская, Забайкальская, Благовещенская) .	3	6	0,12	0,05
Итого по СССР	2.384	10.924	97,91	98,29
За-граница	51	189	2,09	1,71
Всего	2.435	11.113	100%	100%

